



## **Nachhaltige Urbane Mobilitätswende bis 2030: Forderungen an die Bundesregierung**

Stand: 3. Juni 2021

## Übergreifende Ziele

Noch immer fährt die deutsche Verkehrspolitik in die falsche Richtung. Trotz der Vorgabe des Klimaschutzgesetzes (KSG), die Treibhausgasemissionen im Verkehr bis 2030 um 49 Prozent zu reduzieren und das Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 24.3.2021, setzt die aktuelle Bundesregierung auf immer mehr und größere Autos und will bis 2030 über 1.000 zusätzliche Bundesfernstraßen bauen. Trotz anderslautender Lippenbekenntnisse blockiert sie weiterhin die Mobilitätswende in den Städten. Wirksamen Klimaschutz, nachhaltige Mobilität und menschengerechte Städte erreichen wir aber nur mit weniger Ressourcenverbrauch und deutlich weniger Autos. Umweltfreundliche Mobilität muss allen Einwohner\*innen zur Verfügung stehen mit attraktiven Angeboten für den Fuß- und Radverkehr, abgasfreiem öffentlichen Verkehr und neuen Mobilitätsdienstleistungen. Mobilitätsplanung muss alle Verkehrsträger integrieren, klare Minderungsziele vorgeben und künftig auf gute Nahversorgung, Nahmobilität und kurze Wege setzen, statt höhere Geschwindigkeiten und größere Entfernungen.

Die Ziele dieses Papiers sind: Mobilität ohne eigene Autos ermöglichen. Wenn Pkw in der Stadt genutzt werden, sollen es kleine, leichte, geteilt genutzte und batterieelektrische Fahrzeuge sein. Die Abkehr vom Verbrennungsmotor muss in den Städten bis 2025 erfolgen. Multimodalität ist die Zukunft. Sie muss barrierefrei - über digitale Apps oder einen Telefonanruf allen leicht zugänglich gemacht werden. So schaffen wir den Übergang von einer auto- zu einer nutzerzentrierten Mobilität und zu menschengerechten Städten.

Zweitens wollen wir die soziale Gerechtigkeit im Verkehr durchgreifend verbessern. Durch eine radikale Reduzierung der Zahl der Autos und Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes sowie den Stopp der gigantischen Subventionierung der Autos und ihrer Parkflächen können attraktive öffentliche Räume und Aufenthaltsflächen geschaffen werden, die die Lebensqualität im Wohnviertel durchgreifend verbessern. Dadurch kann der Trennwirkung heutiger Straßen, der Verinselung von Stadträumen und sozialer Segregation entgegengewirkt werden. Auch die Angebote für Mobilitätseingeschränkte, Kinder, Senior\*innen u.a. müssen gezielt ausgebaut werden. Die niedrigsten Einkommensschichten leiden aktuell am stärksten unter Lärm, Abgasen und schlechten Mobilitätsangeboten.<sup>1</sup>

Drittens soll die Verkehrsplanung so weit als möglich rekommunalisiert, den Kommunen neue Gestaltungsmöglichkeiten gegeben werden. Auf der kommunalen Ebene haben die Bürger\*innen schon heute die besten Mitwirkungsmöglichkeiten. Die Teilhabe an der Mobilitätspolitik kann aber noch wesentlich transparenter, dialogischer und effektiver werden. Heute blockieren bundesweite, auf Ferntransporte ausgerichtete Planungen, kommunale und kleinteilige Lösungen, die Verkehr in die Stadtplanung integrieren. Die „Stadt der kurzen Wege“ ist das Gegenbild der aktuellen Verkehrspolitik. Ein Paradigmenwechsel, d.h. eine Veränderung des verkehrspolitischen Weltbilds von heute ist für eine zeitgemäße urbane Mobilität unverzichtbar. In diesem Sinne können die Städte der Ausgangspunkt sein für einen „*radikalen Wandel der gesamten Verkehrsplanung und eine neue Mobilitätskultur.*“<sup>2</sup>

Welchen Beitrag können die Städte und ihr Umland zum Klimaschutz im Verkehr leisten? Laut der Gesetzesnovelle des Klimaschutzgesetzes (KSG) vom 12.05.2021 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 65 Prozent im Vergleich zu 1990 reduziert werden.<sup>3</sup> Für den Verkehrssektor bedeutet das eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 49 Prozent im Vergleich zu 1990. Die Emissionen müssen bis 2030 von aktuell 163,5 Millionen Tonnen auf 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> sinken.<sup>4</sup> Rund 23 Prozent der Pkw-Emissionen entstehen in deutschen Kern- und Großstädten.<sup>5</sup> Ohne einen Beitrag der Großstädte würden die bundesweiten Ziele verfehlt. Eine städtische Mobilitätswende, hin zu einem Anteil an Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr wie in den Niederlanden und in der Schweiz, würde die Treibhausgase (THG) im Verkehr in Deutschland um 8-10 Millionen Tonnen pro Jahr senken.<sup>6</sup> Auf die Einlösung dieses Ziels sind die Vorschläge in diesem Papier ausgerichtet. Sie folgen den Prioritäten:

- Verkehrsvermeidung insbesondere durch Streckenverkürzung (Stadt der kurzen Wege, Aufwertung der Lebens- und Versorgungsqualität im Nahbereich, Schaffung von öffentlichen und Begegnungsräumen)

- Verlagerung des Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund (der BUND fordert eine Verdoppelung der Anteile des Radverkehrs bis 2030 und einen ÖPNV-Wegeanteil von 25-30 Prozent sowie eine Halbierung der Zahl der Pkw in den Städten)
- Sharing-, Mitnahmeangebote Übergang zu Multimodalität (Carsharing, Ridesharing, Ridepooling, neue Mobilitätsdienstleistungen), die auf einer digitalen Plattform vernetzt, aber auch analog zugänglich sind
- Emissionsfreie Antriebe („Antriebswende“ insbesondere in der effizientesten, batterieelektrischen Form).

Hinzu kommt, dass sich die Städte an den Klimawandel anpassen müssen, durch Umwidmung von bisher vom Autoverkehr okkupierten Flächen einerseits für den Umweltverbund, andererseits aber durch Entsiegelung für Grünflächen und für „blaue“ Natur. Dadurch kann das Stadtklima deutlich verbessert und die Lebensqualität vor Ort gesteigert werden.

Weil die wichtigsten Weichenstellungen für die Mobilitätswende auf Bundesebene liegen, richtet sich dieses Papier primär an die Bundesregierung und dann an die Kommunen, diese neuen Handlungsspielräume auszunutzen.

## **Fünf Maßnahmenbündel für menschengerechte Städte**

### **1. Integrierte Mobilitätsplanung durch Rekommunalisierung ermöglichen**

Die Bundesregierungen der letzten 15 Jahre behinderten umweltgerechte und innovative Mobilitätskonzepte in den Kommunen. Sie hielten am Vorrang des Autoverkehrs und dessen „Leichtigkeit und Flüssigkeit“ fest und erschwerten bis heute integrierte Verkehrsplanungen. Mittelfristig sind ein Bundesmobilitätsgesetz und ein Bundesmobilitätsplan notwendig, die die Vorschriften für autogerechte Planungen aufheben und vorrangig umwelt- und menschengerechte Verkehre fördern. Sofort müssen die Hemmnisse für eine integrierte Verkehrsplanung in der Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgehoben werden. Die Kompetenz der Städte für eine integrierte Verkehrsplanung im Stadtgebiet muss gestärkt und eine Gesamtverkehrsplanung unter Einschluss der Bundesstraßen auf ihrem Territorium für alle Städte über 100.000 Einwohner\*innen ermöglicht werden. Diese kommunalen Umbauprogramme müssen verlässlich finanziert werden.

Der BUND fordert von der Bundesregierung:

- § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu ändern, um eine integrierte Planung aller Verkehrsträger auf städtischen Straßen zur Regel zu machen und den Vorrang für den fließenden und ruhenden Autoverkehr zu beenden. Alle Verkehrsmittel müssen gleichberechtigt geplant und an konkreten Umweltzielen, sozialen und regionalen Zielen ausgerichtet werden. Heute stellen Einschränkungen des Verkehrsflusses von Pkw und Lkw begründungspflichtige Ausnahmen dar. Der Paragraph 45 sollte grundlegend umformuliert werden und mehr Eingriffsmöglichkeiten für Kommunen bieten: Für die Parkraumbewirtschaftung, Sharing-Dienste sowie für die leichtere Umsetzung von Fußgängerüberwegen und Temporeduktionen.<sup>i</sup>
- Die finanziellen Anreizprogramme, die einer Mobilitätswende in den Städten entgegenstehen zu beseitigen oder zu ändern: Abbau umweltschädlicher Subventionen im Verkehr und mit ihnen die Mobilitätswende zu finanzieren, Umwandlung der Entfernungspauschale in ein einkommensunabhängiges und transparentes, entfernungsdegressives Mobilitätsgeld und Abschaffung der Dienstwagenprivilegien, insbesondere die unbeschränkten Tankkarten. Beide fördern die Zersiedelung und priorisieren die Autonutzung gegenüber dem Umweltverbund.
- Die Hälfte der Mehreinnahmen aus dem Abbau der Dieselsubvention für Pkw in Höhe von ca. 2 Milliarden Euro pro Jahr sollte den Städten für Straßen-Umbauprogramme zur Umsetzung nachhaltiger Gesamtverkehrskonzepte zur Verfügung gestellt werden. Mehreinnahmen nach dem Wegfall der Obergrenze für Bewohnerparken, City-Maut-Einnahmen der Städte ab 2025 nach Einführung einer leistungsabhängigen Pkw-Maut sollen ebenfalls die Mobilitätswende finanzieren. Zusammen mit erhöhten Mitteln der Gemeindeverkehrsfinanzierung und der

<sup>i</sup> Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 20.04.1994 – 11 C 17/93 -; vgl. dazu etwa auch Herrmann, Klinski, Heyen, Kasten, Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage, UBA-texte 94/2019, Dessau-Roßlau, Juli 2019, S. 84.

Regionalisierungsmittel sollten jährlich fünf Milliarden Euro zusätzliche in die Finanzierung der urbanen Verkehrswende fließen.

- Die Rekommunalisierung und Integration der Verkehrsplanung in Großstädten ab 100.000 Einwohner\*innen durch Änderung des Fernstraßengesetzes. Die Städte sollen künftig auch zuständig sein für die Verkehrsplanung auf Bundes- und Landesstraßen in ihrem Stadtgebiet und deren Umgestaltung auf städtischem Gebiet. Die Planungen sind mit den Verkehrs- und Städtebauressorts abzustimmen.
- Städte müssen gefordert und gefördert werden zur Erstellung von nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplänen in Übereinstimmung mit den Zielen des KSG und nach den Qualitätsstandards des Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP) Konzeptes. Die Ziele müssen messbar, quantifiziert formuliert werden. Eine partizipativ entwickelte SUMP bietet eine stadtspezifische Richtschnur für eine integrierte Verkehrsplanung und bündelt separate Fachpläne zu einem Maßnahmenpaket „aus einem Guss“. Dieser Ansatz wird seit 2013 von der EU propagiert und gefördert.<sup>7</sup> Die übergeordnete Planung enthalten die – 2022 auf ihre Klimawirkung zu überprüfenden – Bedarfsgesetze bzw. der künftige Bundesmobilitätsplan.
- Durch Änderung der StVO ist die zulässige Regel- und Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h zu reduzieren, mit der Möglichkeit von 50 km/h auf Hauptverkehrsstraßen als Ausnahmetatbestand. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht, (Lärm-)Emissionen verringert, der Verkehrsfluss verstetigt und Rad- und Fußverkehr flächendeckend gefördert.
- Zufahrtsbeschränkungen zu Städten und/oder bestimmten Stadtteilen sollen deutschlandweit eingeführt werden. Solche Urban Vehicle Access Regulation (UVAR) Lösungen können regulativer, technischer, baulicher oder finanzieller Natur sein (z. B. Nullemissionszonen, Geofencing, Superblocks wie in Barcelona, City-Maut). Die Bundesregierung muss dafür einen rechtlichen Rahmen schaffen, der über die bisherigen Regelungen zu Umweltzonen hinausgeht. Vorbild sind Städte wie London, Stockholm, Göteborg, Mailand, Barcelona („Superblocks“) und andere.<sup>8</sup> Grundlage dafür sind Verkehrs-Zirkulationspläne wie z. B. in Groningen und Gent. Auch autofreie Innenstädte wie z. B. in Köln sind weiterhin zu unterstützen.

## 2. Kostengerechte Bewirtschaftung und Reduzierung des Parkraums

Der Autoverkehr beansprucht wertvolle und kostspielige Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr. Aus „Straßen für alle“ wurden Straßen für Autos. Die Fußgänger\*innen wurden auf schmale Gehwege, oft in Kombination mit ungeeigneten Radwegen verwiesen und miteinander in Konflikt gebracht. Die Geh- und Radwege werden schlechter gepflegt und instandgehalten und zudem regelmäßig mit Autos zugestellt. Die Bußgelder für Falschparken in Deutschland sind die niedrigsten in Europa und verfehlen ihre Abschreckungswirkung. Alle Bürger\*innen subventionieren über ihre Steuern die Billigparkplätze für Autos, die sie in ihrer Mobilität behindern.

Das chaotische Parken ist eines der größten Hindernisse für den Fuß- und Radverkehr. Es ist zudem sozial ungerecht. Die Minderheit der Einwohner\*innen in Städten, die Autos besitzen, belegen mit ihren Fahr- und Stehzeugen 80 Prozent des öffentlichen Straßenraums. Hinzu kommen die „Einpendler\*innen“, die durch zu billig oder kostenlos zur Verfügung gestellte Parkplätze ins Auto gelockt werden. Der zentrale Hebel für die Mobilitätswende in den Städten ist die Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes und zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität und Vegetation.

- Nach der – vom BUND vor der Bundestagswahl 2017 geforderten – Aufhebung der gesetzlichen Obergrenze von 30,70 Euro Jahresgebühr für das Bewohnerparken, fordert der BUND von den Landesgesetzgebern, keine neue Höchstgrenze einzuführen<sup>ii</sup>, sondern die Verantwortung nach dem Subsidiaritätsprinzip den Kommunen zu überlassen. Diese sollen die neuen Möglichkeiten ausschöpfen und die tatsächlichen Kosten für die Verwaltung und den beanspruchten

---

<sup>ii</sup> Der neue § 6 Abs. 5a Straßenverkehrsgesetz bestimmt: „Für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel können die nach Landesrecht zuständigen Behörden Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. In den Gebührenordnungen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.“

Straßenraum auf die Nutzer\*innen umlegen. Das Ziel muss zunächst die flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze mit kostengerechter Bepreisung und parallel oder in einem zweiten Schritt die Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum sein. Die Jahresgebühren des Bewohnerparkens sollten im Außenbereich von Städten auf mindestens 200 Euro und in den Innenstädten auf mindestens 500 Euro pro Jahr und Bewohnerparkplatz angehoben werden. Jede Stadt sollte ein flächendeckendes Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeiten. Das Madrider Modell, private Einpendler\*innen auf private Parkplätze und in private Parkhäuser zu verweisen, verbessert die Wohnumfeldqualität. Zugleich sollten Maßnahmen der digitalen Überwachung wie in den Niederlanden, mit Hilfe vorbeifahrender Pkw, Standard werden. Die Kommunen sollten die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung für den Ausbau umfassender Radverkehrsnetze einsetzen.

- Für den städtischen Lieferverkehr können verschiedene Konzepte verfolgt werden, die sowohl die Reduzierung von Fahrten und eine Änderung von Fahrzeugen und Antrieben anstreben. Dafür muss das Problem von den Kommunen als solches erkannt und der Lieferverkehr als eigene Kategorie betrachtet werden. Damit der Lieferverkehr in den Städten bspw. besser gebündelt werden kann, brauchen die Kommunen eine gesetzliche Grundlage auf Bundesebene, die die Vergabe von Lieferkonzessionen ermöglicht. Zudem muss eine zukunftsfähige und umweltgerechte Verkehrspolitik die Infrastrukturplanung an den gesetzten umwelt- und klimapolitischen Zielen und nicht am Ermöglichen eines prognostizierten Güterverkehrswachstums ausrichten. Dafür müssen auch Flächen für klimafreundliche Lieferverkehre reserviert werden, bspw. für den Aufbau von Mikrodepots, welche dann die Belieferung auf der letzten Meile mit dem Lastenrad ermöglichen. Das Ziel der Verkehrsvermeidung muss bei allen Überlegungen immer oberste Priorität erhalten.<sup>9</sup>

### 3. Bereitstellung umfassender Rad- und Fußverkehrsnetze in allen Städten

Heute fehlen noch immer flächendeckende, sichere und komfortable Rad- und Fußverkehrsnetze in den Städten. Auch der „Nationale Radverkehrsplan 3.8“ vom April 2021 ändert daran nichts.

Der BUND fordert von der Bundesregierung:

- Statt immer weiter Straßen aus und neu zu bauen, sollen in den nächsten fünf Jahren alle Bundesstraßen in den Städten und Ortschaften mit Radwegen ausgestattet werden. Hierfür können auch abseits der Straßen liegende Radwege genutzt werden. Der Etatposten des Bundes von heute 100 Millionen Euro pro Jahr ist dafür ab 2022 zu verfünffachen.
- Die Bundesförderung für Radschnellwege wird auf 100 Millionen Euro ab 2022 erhöht und graduell nach Bedarf weiter gesteigert, zunächst auf 200 Millionen Euro ab 2025.
- Der Radverkehrsanteil in den Städten muss aus Klimaschutzgründen bis 2030 verdoppelt werden.<sup>iii</sup> Dafür müssen bis 2027 flächendeckende, Radverkehrsnetze in den Städten zur Verfügung stehen mit einem angemessenen, dauerhaft gepflegten Sicherheits- und Komfortstandard.
- Auch der Fußverkehr muss als leistungsfähiger Verkehrsträger gesehen und gefördert werden – gerade in Städten; Wien ist hierfür ein Vorbild. Dazu ist es entscheidend, die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger\*innen deutlich zu steigern, direkte Verbindungen zu eröffnen, sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen, Wege zu begrünen und auszubauen usw. Der Fußverkehr muss künftig in Verkehrsmodellen berücksichtigt werden.

Die Kommunen können in diesem veränderten institutionellen Rahmen und mit den neuen Finanzierungsinstrumenten die Radverkehrsinfrastruktur gezielt ausbauen.<sup>10</sup> In Frage kommen je nach örtlichen Gegebenheiten: Schutzstreifen bei geringem oder langsamem Kfz-Verkehr, breite oder geschützte Radfahrstreifen bei stärkerem Kfz-Verkehr. Gemeinsame Rad- und Gehwege kommen nur bei niedrigem Rad- und Fußverkehrsaufkommen und Schutz der Fußgänger\*innen in Betracht. Mischverkehre sollten die Ausnahme sein. Bewährte Instrumente sind Fahrradzonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Spielstraßen. Fahrradstraßen funktionieren dann, wenn der Kfz-Durchgangsverkehr verboten und das Verbot kontrolliert wird. Neben zusätzlich ausgewiesenen Fahrradstraßen und -zonen müssen

<sup>iii</sup> In Großstädten beträgt er derzeit 15 Prozent. BMVI (Hrsg., 2019): Mobilität in Deutschland - MID. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Bonn, S. 9.

auch Radschnellverbindungen gebaut werden. Für die schnelle und sichere Führung des Radverkehrs eignen sich auch „Superblocks“ wie in Barcelona (Spanien), die mehrere Wohnblocks zusammenfassen und den MIV auf die äußeren Quadrate verweisen. In den inneren Blocks gilt die Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h.

#### 4. Die ÖPNV-Offensive ausfinanzieren

Aktuell beträgt der Weegeanteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Großstädten im Durchschnitt lediglich 13 Prozent. Der BUND fordert, den Weegeanteil des öffentlichen Nahverkehrs in allen Großstädten bis 2030 auf 20 Prozent zu steigern. Bis 2040 sollte der Weegeanteil auf 25-30 Prozent steigen.

Der BUND fordert von der Bundesregierung:

- Konsequenter Ausbau der schienengebundenen Verkehre. Weil diese Projekte Zeit beanspruchen, müssen die Busangebote rasch ausgeweitet und bis 2025 verdoppelt werden.
- Die weitere Steigerung der Investitionsmittel, da die ab 2021 vorgesehene 1 Mrd. pro Jahr und 2 Milliarden ab 2025 nur einen geringen Teil des Investitionsbedarfs abdecken<sup>11</sup> – aber auch die Reform der Bundesfinanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG. Der BUND fordert eine weitere Erhöhung der GVFG-Mittel ab 2025 auf 3 Milliarden Euro und das Einbeziehen ergänzender Angebote in die Förderung, wie den Umbau des Bahnhofumfelds, die Errichtung von Radabstellanlagen oder die Neugestaltung von Fußwegkonzepten um die Bahnhöfe. Auch der Umbau des Straßenraums für Schnellbusse, Busspuren, Straßenbahnen etc. gehört dazu.<sup>12</sup> Der Mobilitätswende werden diese Mittel aber nur zugutekommen, wenn die Förderkriterien für die Mittelvergabe in den Ländern auf eine erfolgsorientierte Vergabe der Bundesmittel umgestellt wird, mindestens 30 Prozent sollen nach dem Kriterium der Neukundengewinnung umgestellt werden.<sup>13</sup> Notwendig ist auch eine Reform der standardisierten Bewertung der Projekte, die zu stark auf Geschwindigkeit setzt und zu wenig auf Flächenerschließung.<sup>14</sup> Auch Klima- und Umweltschutz sowie Verlagerungseffekte müssen dort integriert und hoch gewichtet werden.
- Weiterentwicklung der Regionalisierungsmittel, insbesondere zur Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs und für eine Offensive für den Busverkehr. Die Regionalisierungsmittel, mit denen der Bund den ÖPNV unterstützt, wurden laut Beschluss vom 30. Januar 2020 auf über 8 Milliarden Euro deutlich erhöht und mit 1,8 Prozent p.a. dynamisiert. Bis 2030 steigen sie auf über 12 Milliarden Euro an.<sup>15</sup> Nach dem „Kieler Schlüssel“ werden sie auf die Länder verteilt. Diese Mittel sollten, wie in Schleswig-Holstein, zu 100 Prozent für die Mobilitätswende eingesetzt werden. Für die Mobilitätswende in den Städten ist eine Busoffensive bis 2030 unverzichtbar, weil nur so eine schnelle ÖPNV-Anteilssteigerung umsetzbar ist. Neben Bus-Zusatzangeboten muss auch die Anschaffung von emissionsfreien und postfossilen Bussen<sup>iv</sup> mitfinanziert werden. Das aktuelle Förderungsprogramm zur Anschaffung von E-Bussen in Höhe von 35 Millionen Euro reicht nur für den Kauf von 50 E-Bussen plus Nebenkosten (Ladestationen, Umbau der Betriebshöfe etc.). Der BUND schlägt die zweckgebundene Erhöhung der Regionalisierungsmittel um eine Milliarde pro Jahr vor.
- Drittnutzerfinanzierung: Die Kommunen sollen die Möglichkeit erhalten, Unternehmen, die von öffentlichen Mobilitätsangeboten profitieren, an deren Finanzierung zu beteiligen.
- Durch eine flächendeckende Pkw- und Lkw-Maut soll den Städten eine Einnahmemöglichkeit und zugleich eine Lenkungs- und Reduzierungsmöglichkeit des Autoverkehrs im Sinne einer City-Maut geschaffen werden. Die Lkw-Maut zeigt heute schon, dass eine Kommunalisierung auch von Finanzierungsströmen für die auf innerstädtischen Bundesstraßen gefahrenen Kilometern möglich ist: Die Mauteinnahmen auf Bundesstraßen in Stadtgebieten werden den Kommunen zugewährt und sollten dort im Sinne „Verkehr finanziert Verkehr“ für den stadt- und klimaverträglichen Umbau von Straßenraum verwendet werden. Die Novellierung der EU-Gesetzgebung (Eurovignetten-Richtlinie) gilt ab 2023 für Fahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen und sieht die Einbeziehung der Klimakosten vor<sup>16</sup>. Das BUND Pkw-Mautkonzept sieht eine elektronische und europaweit fahrleistungsbezogene Maut mit nur dezentraler Datenspeicherung, mit der Möglichkeit kommunaler Aufschläge (City-Maut) vor, wie sie die EU-Kommission ab 2025 einführen will.

<sup>iv</sup> Dazu zählen auch Oberleitungsbusse oder auch Seilbahnsysteme.

- Mobilitätsberatung und -management – analog und digital – sollte in allen Städten Standard und Stellen dafür vom Bund gefördert werden.

## 5. Digital vernetzte Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen

Die Verkehrspolitik in Deutschland ist auto-orientiert und Deutschland hängt bei der Digitalisierung im Verkehrssektor hinterher. Der Fokus der aktuellen politischen Mehrheit auf Bundesebene liegt auf dem sogenannten „autonomen“ bzw. automatisierten Fahren. Wieder wird primär auf technische Problemlösungen gesetzt; deshalb drohen Entscheidungen zu Verkehrsvermeidung, Verlagerungen sowie Push & Pull-Maßnahmen zu unterbleiben. Dabei wird übersehen, dass technische Lösungen und Effizienzverbesserungen Reboundeffekte auslösen, die zu mehr Autoverkehr führen. Datenschutz- und Datensicherheitsprobleme müssen gelöst werden. Nicht zuletzt droht die Macht von Digitalkonzernen durch sogenannte Netzwerkeffekte zu steigen.

Die Digitalisierung, insbesondere die Vernetzung öffentlicher Mobilitätsangebote auf digitalen Plattformen, eröffnet aber auch Chancen für einen Paradigmenwechsel zu einer nutzerorientierten Mobilität. Multimodalität, also die Kombination mehrerer Verkehrsmittel, ist schon heute kaum mehr ohne digitale Apps und Informationsflüsse denkbar. Eine höhere Auslastung des bestehenden Bahnnetzes ist ohne digitale Leit- und Signaltechnik nicht möglich, ebenso die Förderung nachhaltiger Logistik.

Einige Digitalisierungstrends spielen der Ökologie in die Karten: Videokonferenzen, die Dienstreisen und Flugreisen ersetzen. Auch die Ausweitung von Home-Office sowie die Zunahme des Rad- und Fußverkehrs durch die Corona-Krise kann bleibende Folgen haben.

Damit Digitalisierung tatsächlich einen hinreichenden Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leistet, muss sie politisch gestaltet und in eine Mobilitätswendepolitik eingebettet werden.

### Der BUND fordert daher:

- Es müssen gemeinwohlorientierte digitale Plattformen aufgebaut werden, um von den partikularen Einzelinteressen der globalen GAFA-Konzerne (Google, Apple, Facebook, Amazon) unabhängig zu werden. Letzteren geht es um das Sammeln von persönlichen Daten, aber auch um das weitere Wachstum des Autoverkehrs.
- Die Vernetzung und die Zugänglichkeit aller öffentlichen Verkehrsangebote in Echtzeit von der Bahn über die U-Bahn, Straßenbahn, Busse, Carsharing, Leihfahrräder und Elektroroller sollte durch ein bundesweites elektronisches Ticket erleichtert werden. Vorbild für digitale Plattformen sind Vilnius, Helsinki, Barcelona und Schweizer Städte. Entscheidende ökologische Vorteile haben digitale Plattformen aber nur dann, wenn Verkehre vom Auto auf umweltverträglichere Verkehrsmittel verlagert werden. Zudem sollte es hierdurch gelingen, die Auslastung der Busse und Bahnen deutlich zu steigern. Sämtliche digitalen Angebote müssen auch analog verfügbar sein, z. B. über einen Telefondienst.
- Der BUND sieht automatisiertes Fahren (aF) mit Privatautos in Städten (aF Stufe 5) kritisch. Hierdurch würde das Autofahren zeitlich und räumlich ausgeweitet und durch Entertainment und „Arbeiten im Auto“, das Auto als „dritter Raum“ weiter attraktiviert werden. Zudem wären dafür vermutlich ein flächendeckendes 5G-Netz und sehr hohe Investitionen nötig. Außerdem würden inakzeptable Sicherheitsprobleme neben kaum lösbaren ethischen Konflikten auftreten. Stattdessen sollten endlich die tatsächlich sicherheitsrelevanten Features wie Abbiegeassistent, Spurführungsassistent etc. verpflichtend eingeführt werden. Dagegen sollte automatisiertes Fahren im ÖPNV gefördert werden, weil es bei nachgewiesener technischer Reife und Sicherheit und in spezifischen Anwendungen den bestehenden ÖPNV im Außenbereich sinnvoll verbessern und mit neuen Angeboten attraktiver machen kann. Durch ÖPNV-Angebotsverdichtung und -Ergänzung mit Rufbus-System und weiteren geteilten Angeboten wie bike- und Carsharing kann laut einer aktuellen Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt der Autoverkehr halbiert werden.<sup>17</sup>
- Neue Mobilitätsformen und -dienstleistungen: Nach Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes 2021 sind flexible und digital basierte Bedienungsformen innerhalb des ÖPNV (gebündelte Linienbedarfsverkehre) und außerhalb des ÖPNV (gebündelte Bedarfsverkehre) möglich. Das „Pooling“ von Fahrten mit Hilfe erweiterter

Mitnahme- und Zustiegsmöglichkeiten ist eine Chance, um die heutigen Mobilitätsleistungen potenziell durch viel weniger Autos zu erbringen. Den Kommunen wurde die Möglichkeit eingeräumt, gegen Sozialdumping, wie sie bei der „Uberisierung“ und Prekarisierung von Arbeitsverhältnissen kritisiert werden, vorzugehen. Der BUND fordert, dass die Bundesregierung jährlich einen Bericht über das Sozialdumping in diesem Sektor vorlegt.

- Die Smart City Konzeption der Bundesregierung<sup>18</sup> ist bisher zu sehr an der technologischen Machbarkeit<sup>19</sup> ausgerichtet. Die verkehrspolitischen Vorhaben sollen künftig konsequent in Konzepte der urbanen Mobilitätswende eingebettet werden. Häufig geht es den beteiligten Autoherstellern<sup>20</sup> bisher darum, mehr Autos in die Städte zu locken und z. B. vorhandene Parkplätze am Straßenrand möglichst effizient und vollständig zu besetzen.<sup>v</sup>

### **Impressum:**

Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V.

Kaiserin-Augusta-Allee 5

D - 10553 Berlin

Kontakt: 030 / 275 86-40

info@bund.net

V.i.S.d.P.: Petra Kirberger

Erstellt durch den BUND AK Verkehr

Rückfragen an:

Dr. Werner Reh, Jens Hilgenberg (jens.hilgenberg@bund.net)

www.bund.net

Juni 2021

---

<sup>v</sup> Vgl. z. B. die Projekte der BMW Group und Daimler AG. Danach gehören „SHARE NOW, REACH NOW, FREE NOW und CHARGE NOW zu den fünf wichtigsten urbanen Mobilitätslösungen der Welt. PARK NOW ist der erste Anbieter einer digitalen Komplettlösung sowohl für das Parken am Straßenrand, als auch in Parkhäusern in Deutschland und Österreich. PARK NOW ist bereits in über 150 Städten verfügbar und erweitert kontinuierlich das Netzwerk an Kooperationspartnern und Städten.“  
<https://www.daimler-mobility.com/de/innovationen/mobility-services/>.

## Weiterführende Literatur:

- Gehl, J. (2016): Städte für Menschen. Jovis.
- Holzapfel, H. (2020): Urbanismus und Verkehr: Beitrag zu einem Paradigmenwechsel in der Mobilitätsorganisation. Springer.
- Umweltbundesamt (2019): Die Stadt für Morgen: Die Vision. Online. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/die-stadt-fuer-morgen-die-vision> [Stand: 07.04.2021]
- Umweltbundesamt (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Online. URL: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf) [Stand: 12.04.2021]
- Agora Verkehrswende (2020): Ein anderer Stadtverkehr ist möglich. Berlin. URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/ein-anderer-stadtverkehr-ist-moeglich/> [Stand: 07.04.2021]
- 8 80 Cities (2021): Creating cities for all. Online. URL: <https://www.880cities.org> [Stand: 07.04.2021]
- BUND Baden-Württemberg (2019): Mobiles Baden-Württemberg. Wege zu einer nachhaltigen Mobilität. Stuttgart. URL: <https://www.bund-bawue.de/service/publikationen/detail/publication/bund-broschuere-mobiles-baden-wuerttemberg/> [Stand: 07.04.2021]
- ADFC: So geht Verkehrswende. Infrastrukturelemente für den Radverkehr. Berlin. URL: [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung/Download/So\\_geht\\_Verkehrswende\\_klein.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf) [Stand: 07.04.2021]
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA (2010). URL: <https://www.fgsv-verlag.de/era> [Stand: 07.04.2021]

---

<sup>1</sup> Becker, T. (2016). Sozialräumliche Verteilung von verkehrsbedingtem Lärm und Luftschadstoffen am Beispiel von Berlin.

<sup>2</sup> Holzapfel, H. (2020): Urbanismus und Verkehr. Beitrag einem Paradigmenwechsel in der Mobilitätsorganisation. 3. Auflage, Wiesbaden, S. 124.

<sup>3</sup> BMU (2021): Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes. URL: [https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Glaeserne\\_Gesetze/19.\\_Lp/ksg\\_aendg\\_refe/Entwurf/ksg\\_aendg\\_refe\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Glaeserne_Gesetze/19._Lp/ksg_aendg_refe/Entwurf/ksg_aendg_refe_bf.pdf). [Stand:15.05.2021]

<sup>4</sup> Bundesregierung (2020): URL: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896#:~:text=Verkehr-,Verkehr,Bepreisung%20soll%20das%20erreicht%20werden.> [Stand:09.04.2021]

<sup>5</sup> WWF Deutschland, BUND, Germanwatch, NABU, VCD (2014): Klimafreundliche Mobilität in Deutschland. Weichenstellungen bis 2050. Berlin 2014, S. 63. URL:

[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_klimafreundlicher\\_verkehr\\_in\\_deutschland\\_01.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_klimafreundlicher_verkehr_in_deutschland_01.pdf) [Stand: 07.04.2021]

<sup>6</sup> BMVI, DLR, ifeu, LBST, DBFZ (2016): Alltagsmobilität: Verlagerungspotenziale auf nicht motorisierte und öffentliche Verkehrsmittel im Personenverkehr. Endbericht. Berlin 2016. URL: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/studie-verlagerungspotenzial-alltagsmobilitaet.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/studie-verlagerungspotenzial-alltagsmobilitaet.pdf?__blob=publicationFile) [Stand: 07.04.2021]

<sup>7</sup> Eltis (2021): Mobility Plans. Funded by the European Commission's Directorate General for Mobility and Transport. URL: <https://www.eltis.org/mobility-plans> [Stand: 07.04.2021]

<sup>8</sup> Cré, I. (2019): UVAR and SUMP: Regulating vehicle access to cities as part of integrated mobility policies. URL:

[https://www.eltis.org/sites/default/files/urban\\_vehicle\\_access\\_regulations\\_and\\_sustainable\\_urban\\_mobility\\_planning.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/urban_vehicle_access_regulations_and_sustainable_urban_mobility_planning.pdf) [Stand: 07.04.2021]; EU-Kommission (Hrsg.): Study on Urban Access-Regulations. Final Report. Isinova und PWC, Brüssel 2017. S. 67. URL:

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar\\_final\\_report\\_august\\_28.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf) [Stand: 07.04.2021]

<sup>9</sup> BUND (2021): Lieferverkehr. URL: <https://www.bund.net/themen/mobilitaet/lieferverkehr/> [Stand: 07.04.2021]

<sup>10</sup> Vgl. ADFC (2018): So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr. Berlin 2019, S. 15 ff. URL:

---

[https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung/Download/adfc\\_radverkehr\\_infrastruktur\\_2019\\_sw\\_web.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_radverkehr_infrastruktur_2019_sw_web.pdf) [Stand: 07.04.2021]

<sup>11</sup> Vgl. BMVI (2020): Mehr Geld für Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr. Online. URL: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/gvfg-nahverkehr.html> [Stand: 07.04.2021]

<sup>12</sup> Vgl. DIPBT, Bundestag: Bericht zur Mittelverwendung. URL: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/033/1903395.pdf> [Stand: 07.04.2021]

<sup>13</sup> Friedrich-Ebert-Stiftung (2015): Optimierung oder Neugestaltung? Zwei Szenarien zur Finanzierung des ÖPNV. Berlin 2015. URL: <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/11522.pdf> [Stand: 07.04.2021]

<sup>14</sup> Vgl. Wikipedia (2019): Standardisierte Bewertung. Online. URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Standardisierte\\_Bewertung](https://de.wikipedia.org/wiki/Standardisierte_Bewertung) [Stand: 07.04.2021]; VEP Erlangen: Methodik standardisierte Bewertung. Online. URL: [http://www.vep-erlangen.de/fileadmin/user\\_upload/documents/Methodik\\_Standardisierte\\_Bewertung.pdf](http://www.vep-erlangen.de/fileadmin/user_upload/documents/Methodik_Standardisierte_Bewertung.pdf) [Stand: 07.04.2021]

<sup>15</sup> Deutscher Bundestag (2020): Sachstand: Finanzhilfen des Bundes nach dem GVFG und dem RegG sowie Ersatzinvestitionen im Rahmen der LuFV II im Jahr 2018. Abschluss der Arbeit: 23. September 2020. URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/800742/6f624818c87798dd5a3de9b00a877551/WD-5-103-20-pdf-data.pdf> [Stand:07.04.2020]; Deutscher Bundestag (2020): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Regionalisierungsmittel-Rücklagen der Länder. Drucksache 19/21712. URL: <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/217/1921712.pdf> [Stand: 07.04.2021]

<sup>16</sup> BMVI (2021): Die Eurovignetten-Richtlinie kommt ab 2023. URL: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/revision-eurovignetten-richtlinie.html>. [Stand: 20.05.2021]

<sup>17</sup> DLR (2021): Die Stadt - Innovationstreiber für nachhaltige und bedürfnisorientierte Mobilität. URL: [https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2021/02/20210420\\_die-stadt-als-innovationstreiber-fuer-nachhaltige-mobilitaet.html](https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2021/02/20210420_die-stadt-als-innovationstreiber-fuer-nachhaltige-mobilitaet.html) [Stand: 03.5.2021]

<sup>18</sup> Vgl. BMI: URL: <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/smart-cities/smart-cities-node.html> [Stand: 07.04.2021]

<sup>19</sup> Sennett, R. (2012): The stupefying smart city, Urban Age Project of the London School of Economics (LSE). Published London 2012. URL: <https://urbanage.lsecities.net/essays/the-stupefying-smart-city> [Stand: 07.04.2021]

<sup>20</sup> BMI (2020): Smart Cities: Stadtentwicklung im digitalen Zeitalter. URL: <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/smart-cities/smart-cities-node.html> [Stand: 07.04.2021]