



22.09.2021

Der Mobilitätswende Flügel verleihen

Appell des Dialogs Nachhaltige Stadt an die kommende Bundesregierung

Der Appell wurde unter Beteiligung der folgenden Mitglieder des Dialogs Nachhaltige Stadt erarbeitet:

Oberbürgermeister Dr. Pascal Bader, Kirchheim unter Teck | Oberbürgermeister Uli Burchardt, Konstanz | Oberbürgermeisterin Katja Dörner, Bonn
Oberbürgermeister Peter Gaffert, Wernigerode | Oberbürgermeister Jürgen Herzing, Aschaffenburg | Oberbürgermeister Martin Horn, Freiburg
Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer, Kiel | Oberbürgermeister Dr. Matthias Knecht, Ludwigsburg | Bürgermeister Thorsten Krüger, Geestland
Oberbürgermeister Markus Lewe, Münster | Oberbürgermeister Jörg Lutz, Lörrach | Oberbürgermeister Ulrich Mädge, Lüneburg
Oberbürgermeister Frank Mentrup, Karlsruhe | Oberbürgermeister Belit Onay, Hannover | Oberbürgermeister Jochen Partsch, Darmstadt
Oberbürgermeisterin Henriette Reker, Köln | Bürgermeister Dr. Eckhard Ruthemeyer, Soest | Oberbürgermeister Prof. Dr. Uwe Schneidewind, Wuppertal
Oberbürgermeister Dr. Thomas Spies, Marburg | Oberbürgermeister Dr. Manfred Wilde, Delitzsch | Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner, Heidelberg



Inhalt

Einführung	2
1. CO ₂ -Preis mit Lenkungswirkung umsetzen und kompensieren	4
2. Nachhaltiges Bundesmobilitätsgesetz statt Bundesverkehrswegeplan	5
3. Klima- und umweltschädliche Subventionen endlich abbauen	6
4. Mehr Flexibilität für die Städte zulassen	7
5. Kommunen ausreichend finanzieren und den Bürokratiedschungel lichten	8
6. Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsformen verbessern	10



Einführung

Der Dialog Nachhaltige Stadt des Rates für Nachhaltige Entwicklung unter Beteiligung der Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister der Städte Aschaffenburg, Bonn, Darmstadt, Delitzsch, Freiburg, Hannover, Heidelberg, Karlsruhe, Kiel, Kirchheim unter Teck, Köln, Konstanz, Lörrach, Ludwigsburg, Lüneburg, Marburg, Münster, Wernigerode und Wuppertal sowie der Bürgermeister der Städte Geestland und Soest empfiehlt:

Die Signale sind nicht zu übersehen: Im Jahr 2021 hat nicht nur das Bundesverfassungsgericht in einer historischen Entscheidung dem Klimaschutz und den Rechten zukünftiger Generationen eine neue verfassungsrechtliche Bedeutung verliehen. Auch der jüngste IPCC-Bericht hat noch einmal unmissverständlich klar gemacht, dass uns nur noch wenig Zeit bleibt, um den menschengemachten Klimawandel auf eine globale Erwärmung von unter 1,5°C zu begrenzen. Derweil werden die Auswirkungen der Klimakrise vor unserer Haustür immer sichtbarer: Dramatische Starkregenereignisse im Westen Deutschlands und Hitze und Waldbrände in Südeuropa beherrschen die Schlagzeilen im Sommer 2021. Gleichzeitig reißt die Diskussion um gleichwertige Lebensverhältnisse im Land und eine krisenfeste Daseinsvorsorge nicht ab. **Im Kampf gegen die großen sozialen und ökologischen Krisen haben wir keine Zeit mehr zu verlieren!**

Um den Aufbruch in ein Jahrzehnt der Nachhaltigkeit zu schaffen und neben den Klimazielen auch die 17 globalen Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals/SDGs) der globalen Agenda 2030 zu erreichen, müssen wir hier in Deutschland unseren Beitrag leisten – in allen gesellschaftlichen Bereichen und Sektoren. **In den letzten Jahren gab es in der Mobilitätspolitik zu wenig Fortschritte** – beim Klimaschutz, aber auch bei der Sicherung eines qualitativ guten, bezahlbaren und umweltfreundlichen Mobilitätsangebotes für alle Bürgerinnen und Bürger. Technologische Effizienzsteigerungen werden durch die weiter zunehmende PKW-Dichte, mehr gefahrene Kilometer und Zunahmen im Gütertransport überkompensiert. Zwar nimmt der Schienenverkehr sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr absolut zu, doch das Eisenbahnnetz ist in den letzten Jahren kontinuierlich geschrumpft.¹ Auch die Nutzerzahlen bei Bus und Bahn haben sich vom Einbruch in Folge der Corona-Krise noch nicht wieder erholt. Anders als es der Weg zur Klimaneutralität verlangt, sind die Emissionen des Verkehrssektors seit 25 Jahren ungebrochen hoch. Im Jahr 2020 konnten die CO₂-Reduktionsziele nur durch die Corona-bedingten Lockdowns und die eingeschränkte Mobilität insbesondere zu Beginn der Corona-Krise gerade so erreicht werden. Nach aktuellen Berechnungen werden die Emissionen im Verkehr im Jahr 2021 sogar steigen und somit das **Klimaziel klar verfehlt**.²

¹ Vgl. Allianz pro Schiene (2020), <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/#Header3> (abgerufen 13.8.21)

² Vgl. Agora Energiewende (2021): Abschätzung der Klimabilanz Deutschlands für das Jahr 2021, https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2021/2021_04_KNDE45/A-EW_227_Abschaetzung-Klimabilanz-DE-2021_WEB.pdf (abgerufen 24.8.21)



Dass die notwendige gesellschaftliche Transformation im Bereich der Infrastrukturen und Anreizsysteme **nicht immer konfliktfrei** verlaufen wird, ist klar. Unterschiedliche Personengruppen haben unterschiedliche Interessen und Ansprüche an zukünftige Mobilität. Die **gemeinsame Vision einer bedarfsgerechten und umweltfreundlichen Mobilität für alle**, in den Städten und auf dem Land, muss bei den Einzelentscheidungen aber immer im Blick behalten werden. Hier liegt eine kommunikative Mammutaufgabe vor uns. Aber wenn wir es richtig machen, ernten wir durch weniger Verkehr mehr Mobilität, weniger Lärm, eine bessere Luft- und ein höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität. Mit der **Stadt der kurzen Wege**, einem guten und bezahlbaren ÖPNV-Angebot auch in ländlichen Räumen, lebenswerten grünen Stadtquartieren und einem Umgang mit der Ressource Boden, durch den wir Flächen stärker ent- denn versiegeln und uns auf die neuen klimatischen Bedingungen mit Starkregen sowie heißen und trockenen Sommern einstellen.

Als Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister sowie Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sind wir entschlossen, innovative Mobilitätslösungen voranzubringen, die Städte dafür umzubauen – auch durch Realexperimente und Verkehrsversuche – und damit der Mobilitätswende Flügel zu verleihen. **Die Lösungen dafür liegen auf dem Tisch.** Dabei setzen wir nicht auf technologische Luftschlösser, sondern auf **Maßnahmen, die im Hier und Jetzt funktionieren.** Dazu zählen der Ausbau der Radinfrastruktur und für zu Fuß Gehende, attraktive ÖPNV-Taktungen mit klima- und umweltfreundlichen Fahrzeugen, zügige Reaktivierung und Ausbau von Bahnverbindungen, umfangreiche Sharing- und Pooling-Angebote (v.a. Rad, E-Auto und Mikromobilität), der Durchbruch der E-Mobilität und der massive Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Bündelung und Ökologisierung des gewerblichen Verkehrs sowie des Lieferverkehrs auf der letzten Meile sowie der Rückbau von Straßen und Parkplätzen. Schließlich werden vermehrtes Home-Office, Online-Shopping und Videokonferenzen unsere Mobilitätsgewohnheiten langfristig verändern. Insgesamt wollen wir den **Anteil des Umweltverbundes (Fußverkehr, Rad, ÖPNV, Bahn, Sharing-Angebote) am Gesamtverkehr in den Städten bis 2030 massiv, in Großstädten auf mindestens 70% steigern.** Doch dazu müssen die rechtlichen, steuerlichen und förderrechtlichen Rahmenbedingungen in der Verkehrspolitik von der kommenden Bundesregierung ganz auf nachhaltige Mobilität ausgerichtet werden.

Im ländlichen Raum gibt es teilweise andere Herausforderungen als in den städtischen Verdichtungsräumen. Gute Lösungen für Stadt *und* Land sind notwendig. Derartigen innovativen Lösungen wird eine Konferenz des Dialogs Nachhaltige Stadt mit dem Landräte-Dialog für nachhaltige Entwicklung des Deutschen Landkreistages im Januar 2022 gewidmet sein. Eine einzelne Wunder-Lösung gibt es nicht, und würde auch nicht ausreichen. Vielmehr braucht es ein Bündel von Maßnahmen, das ökologisch, ökonomisch und auch sozial ausgewogen ist und klug orchestriert wird.

Konkret appellieren wir an den kommenden Bundestag und die kommende Bundesregierung, die nachhaltige Mobilitätswende zu einer Priorität zu machen. Mit folgenden sechs Empfehlungen haben wir klare Hebel identifiziert, mit denen wir den Aufbruch beflügeln können.



1. CO₂-Preis mit Lenkungswirkung umsetzen und kompensieren

Anfang 2021 ist Deutschland in ein nationales Emissionshandelssystem für den Bereich Verkehr mit einem Einstiegspreis von 25 € pro Tonne CO₂ gestartet. Auf Grundlage des Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) werden die Emissions-Zertifikate bis 2025 zunächst zu einem Festpreis an die Inverkehrbringer³ verkauft, anschließend soll das System auf Auktionen umgestellt werden. Dann soll sich der Preis innerhalb eines vorgegebenen Korridors am Markt bilden. Die Integration der Klimakosten in die Mobilitätskosten begrüßen wir, denn der Zertifikatehandel ist nach unserer Überzeugung der effizienteste Weg, um Treibhausgasemissionen zu verringern. Wichtig ist uns dabei die Lenkungswirkung: Nur wenn das Preissignal deutlich genug ausfällt, investieren Akteur*innen entlang der Prozesskette anders als bisher. Nur dann ändern Verbraucher*innen ihr Verhalten. Nur dann lassen Menschen ihr Auto öfter stehen, nutzen Rad, Bus und Bahn oder stellen auf alternative, CO₂-neutrale Antriebstechniken um. Der derzeit festgelegte Preiskorridor ist aus unserer Sicht aber noch zu niedrig. Der CO₂-Preis muss die Schäden adäquat abbilden, die die Emissionen verursachen. Dafür muss er zeitnah auf mindestens 50 Euro pro Tonne CO₂ angehoben werden.

Auch für die Kompensation der Verbraucher*innen für höhere Mobilitätspreise stehen effektive und nachhaltige Optionen zur Verfügung.⁴ Gerade im ländlichen Raum muss die Erhöhung des CO₂-Preises durch ein nachhaltiges Mobilitätsangebot flankiert werden. Aus Kostengründen kommt hier der ÖPNV-Ausbau oft nicht voran und die Bürgerinnen und Bürger bleiben vielerorts auf das Auto angewiesen.

Wir appellieren an die nächste Bundesregierung, den CO₂-Preis im Verkehr schnellstmöglich so zu erhöhen, auf mindestens 50 Euro pro Tonne, dass er eine Lenkungswirkung entfaltet und gleichzeitig einen entsprechenden Kompensationsmechanismus einzuführen.

³ Unternehmen und Privatpersonen, die fossile Brennstoffe z.B. in Autos oder Heizungen nutzen, nehmen nicht direkt am Emissionshandel teil. Stattdessen nehmen jene Akteure teil, die diese Brennstoffe in den steuerrechtlichen Wirtschaftsverkehr bringen. Zu diesen rechtlich sogenannten Inverkehrbringern zählen zum Beispiel Großhändler von Brennstoffen, Gaslieferanten oder Unternehmen der Mineralölwirtschaft, die energiesteuerpflichtig sind, vgl. Umweltbundesamt (2020): CO₂-Preis für Emissionen aus Wärme und Verkehr startet zum Jahreswechsel, https://www.dehst.de/SharedDocs/pressemitteilungen/DE/2020_064_co2-preis-fuer-emissionen-aus-waerme-und-verkehr.html (abgerufen 13.8.21)

⁴ Unterschiedliche Optionen für eine sozial gerechte CO₂-Bepreisung wurden unter anderem vom Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) und vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) geprüft. Am effektivsten haben sich dabei eine Senkung des Strompreises über die Gegenfinanzierung der EEG-Umlage und vor allem der Mechanismus einer Pro-Kopf-Rückverteilung erwiesen, vgl. z.B. Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) (2021): CO₂-Bepreisung: Mehr Klimaschutz mit mehr Gerechtigkeit. Berlin. https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/C18_MCC_Publications/2021_MCC_Klimaschutz_mit_mehr_Gerechtigkeit.pdf (abgerufen am 13.8.2021)



2. Nachhaltiges Bundesmobilitätsgesetz statt überholter Bundesverkehrswegeplan

Die Verkehrsplanung des Bundes, insbesondere die Infrastrukturplanung, orientiert sich bisher an einem Rechtsrahmen, der in seinen Grundzügen aus den 1930er Jahren stammt. Er besteht aus vielen Einzelgesetzen, denen ein klares politisches Gesamtziel und eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung fehlen. Noch heute setzen sowohl der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als auch die Straßenverkehrsordnung (StVO) recht einseitig auf den automobilen Verkehrsfluss. Der Deutsche Städtetag moniert, dass es „bis zu einer konsistent nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätspolitik für Bund, Länder und Kommunen noch ein weiter Weg ist“.⁵ In der Zukunft brauchen wir eine Mobilitäts- und Infrastrukturpolitik aus einem Guss, die sich an den globalen Nachhaltigkeitszielen und der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie orientiert. Neben Klima- und Umweltzielen sollten Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Gesundheitsschutz und Bezahlbarkeit handlungsleitend für eine integrierte Planung, Finanzierung und Ausgestaltung von Verkehrsinfrastrukturprojekten sein. Auch langfristige Folgewirkungen sollten bei öffentlichen Infrastrukturinvestitionen berücksichtigt werden. Der Ausbau der Schienenwege muss priorisiert, Planungsverfahren schneller und unbürokratischer werden. Vorschläge für ein Bundesmobilitätsgesetz liegen auf dem Tisch.⁶

Für die Praxis ist es wichtig, zu integrierten Planungsverfahren verschiedener Vorhabenträger zu kommen sowie Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und umfassend in diese Planungen einzubeziehen. Dazu müssen die Planungs- und Beteiligungskapazitäten auf allen Ebenen, auch in den Kommunen, ausgebaut werden. Wenn dieser Voraussetzungen gegeben sind, kann man auch über eine Veränderung der nachfolgenden Klagemöglichkeiten nachdenken.

Wir appellieren an die nächste Bundesregierung, die Verkehrsinfrastrukturplanung an den Klima- und Nachhaltigkeitszielen auszurichten und ein integriertes und nachhaltiges Bundesmobilitätsgesetz zu entwickeln.

⁵ Deutscher Städtetag (2021): Bericht zur Zielerreichung: Positionspapier „Nachhaltige Mobilität für alle – Bausteine für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“ von 2018. https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2021/RS_HGF_Anlage_Verkehrswende_Monitoring_fin.pdf (abgerufen 13.8.21)

⁶ Einen Regelungsvorschlag hat beispielsweise der VCD entwickelt, vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V. Bundesverband (2021): Entwurf für die Regelungsinhalte eines Bundesmobilitätsgesetzes. https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Regelungsvorschlag_Bundesmobilitaetsgesetz.pdf (abgerufen 13.8.21)



3. Klima- und umweltschädliche Subventionen endlich abbauen

Die Bundesregierung fördert den Umbau zur klimafreundlichen Mobilität mit unterschiedlichen Förderprogrammen, z.B. über das Programm „Saubere Luft 2017-2020“. Gleichzeitig werden diese Bemühungen an anderer Stelle durch Regelungen derselben Bundesregierung konterkariert: So entstehen dem Bund jährliche Haushaltsbelastungen in Höhe von 19 Milliarden Euro allein durch die fehlende oder niedrigere Besteuerung von Flugtickets, Kerosin und Diesel sowie das Dienstwagenprivileg.⁷ Auch die in ihren Wirkungen fragwürdige Pendlerpauschale gehört auf den Prüfstand. Wir fordern diese Subventionen und Privilegien abzuschaffen und für den Ausbau des Umweltverbundes zum Wohle aller Menschen einzusetzen.

Gerade in ländlichen Räumen müssen aber bei Wegfall oder grundlegender Reform der Pendlerpauschale klare Angebotsverbesserungen her. Mit einem aus den freiwerdenden Haushaltsgeldern finanzierten Infrastrukturfonds für den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote sollten systemoffen ortsspezifische Umbaukonzepte gefördert werden. Auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur kann auf diesem Wege finanziert werden.

Wir appellieren an die nächste Bundesregierung, klima- und umweltschädliche Subventionen im Verkehrssektor konsequent abzubauen.

⁷ Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft hat 2021 die Gesamtsumme von 29 umweltschädlichen Subventionen in Deutschland auf insgesamt 67 Milliarden Euro im Jahr taxiert, vgl. dazu FÖS (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland – Fokus Biodiversität. https://foes.de/publikationen/2021/2021-05-11_FOES-Subventionen_Biodiversitaet.pdf (abgerufen 13.8.21)



4. Mehr Flexibilität für die Städte zulassen – bei Tempo 30, Fahrradstraßen, Parken & Co

Als Oberbürgermeister*innen und Bürgermeister*innen möchten wir auf die lokalen Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität aktiv, flexibel, gezielt und zügig reagieren können. Hierzu sind wir gegenüber den Bürger*innen verpflichtet. Zum Beispiel brauchen wir mehr Freiheit bei der Auslegung der Straßenverkehrsverordnung (StVO). Wir wollen mit erweiterten Experimentierklauseln neue Herangehensweisen erproben und innovative Lösungen entwickeln, die insbesondere den Fuß- und Radverkehr stärken, unnötiges Verkehrsaufkommen vermeiden und lokale Erreichbarkeiten verbessern. Dies betrifft z.B. die Einführung von Fahrradstraßen, die Einrichtung von autofreien Innenstädten oder die Möglichkeit von Kommunen, im Bereich der Verkehrsfinanzierung und Parkraumbewirtschaftung selbst die Höhe von Gebühren und Bußgeldern festlegen zu können.

Explizit schließen wir uns der von Agora Verkehrswende und dem Deutschen Städtetag koordinierten und von den für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister*innen und Stadtbaurät*innen aus Freiburg, Leipzig, Aachen, Augsburg, Hannover, Münster und Ulm unterstützten Tempo-30-Städteinitiative vom Juli 2021 an. Sie fordert, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten – auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.⁸

Wir schließen uns der Tempo-30-Initiative an und appellieren an die nächste Bundesregierung, den Städten zeitnah mehr Flexibilität bei der Regulierung lokaler Mobilität zu geben.

⁸ Agora Verkehrswende (2021): Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/T30/Positionspapier__Staedteinitiative_Tempo30_050721_oU.pdf (abgerufen 13.8.21)



5. Kommunen ausreichend finanzieren und den Bürokratiedschungel bei Fördermitteln lichten

Mit Fördermitteln des Bundes und der Länder konnten wir bereits wichtige Weichen in Richtung einer nachhaltigen Mobilität stellen. Aber die Antragsverfahren für Fördermittel des Bundes sind oft zu bürokratisch, der Aufwand in Antragstellung oder Nachbereitung hoch und die Fristen zwischen Bekanntmachung und Einreichung zu kurz. So dauern beispielsweise Antragsverfahren für den Ausbau der Radwegeinfrastruktur zum Teil Jahre, Finanzierungen sind nicht langfristig gesichert. Auch die von Förderkonzepten häufig vorgegebenen Eigenbeiträge übersteigen oftmals die finanziellen Möglichkeiten schuldenbelasteter, finanzschwacher Kommunen, so dass diese von Bewerbungen absehen. Vielerorts fehlen die personellen Kapazitäten, um Fördermittel beantragen oder umsetzen zu können. Die kommunalen Haushaltspläne können auf kurzfristige Förderzusagen nicht reagieren.

Oftmals fördern unterschiedliche Bundesministerien ähnliche Vorhaben mit jeweils eigenen Förderprogrammen. Hier bedarf es dringend einer Harmonisierung und besseren Koordination innerhalb der Bundesregierung, z.B. durch ein Netzwerk oder ein Kompetenzzentrum für nachhaltige Kommunen, wie im Juni 2021 im Staatssekretärsausschuss für Nachhaltige Entwicklung unterstützt.⁹ Klar ist aber auch, dass wir die Mobilitätswende und die Klimaneutralität im Verkehrsbereich nur mit einer ausreichenden Finanzierung der Kommunen erreichen werden. Ein paar zusätzliche Fördermittel werden dazu nicht ausreichen. Denn der Ausbau von Bus und Bahn sowie der Radinfrastruktur kosten viel Geld.¹⁰ Mechanismen wie der kommunalwirtschaftliche steuerliche Querverbund haben seit Jahrzehnten eine herausragende Bedeutung für die Finanzierung des Nahverkehrs und sollten daher unbedingt erhalten bleiben. Die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetz (GVFG) sollten daher verdoppelt werden.

Bund und Länder sollten außerdem neue, dauerhafte Finanzierungsinstrumente für die Kommunen vorsehen. Dies kann über die Nutzung der Mittel aus der CO₂-Abgabe, dem Subventionsabbau für den MIV und eine mögliche Pkw-Maut erfolgen. Zur Finanzierung der Mobilitätswende sollten die Kommunen außerdem eine rechtliche Grundlage erhalten, um Instrumente wie eine Nahverkehrsabgabe oder City-Maut eigenständig einzuführen zu können.

Wir appellieren an die nächste Bundesregierung, die ausreichende Finanzierung der Kommunen sicherzustellen. Zusätzlich müssen Antragsverfahren vereinfacht und die

⁹ Die Bundesregierung (2021): Kommunen als zentrale Akteure für eine nachhaltige Entwicklung. Beschluss des Staatssekretärsausschusses für nachhaltige Entwicklung vom 14. Juni 2021. <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/998006/1929118/d46e91c0c13d623d3eca38a2a937c0dc/2021-06-14-beschluss-kommunen-data.pdf?download=1> (zuletzt abgerufen 13.8.21)

¹⁰ Der Verband der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) hat 2021 untersuchen lassen, wie mit einer bundesweiten Angebots-offensive im ÖPNV die Emissionsminderungsziele im Verkehrssektor bis 2030 zu erreichen sind.



Möglichkeit geschaffen werden, regelmäßig auch Personal aus Fördermitteln finanzieren zu können. Förderprogramme zur Förderung der Mobilität sollten immer auch auf die Erreichung von Klima- und Nachhaltigkeitszielen ausgerichtet sein. Beratung zu Förderprogrammen im Nachhaltigkeitsbereich sollte ressortübergreifend, z.B. in einem Kompetenznetzwerk, gebündelt werden.



6. Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsformen verbessern

Der Umbau des Mobilitätssystems hört nicht mit dem (ebenfalls dringend benötigten) Ausbau der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur auf. Das Verkehrsverhalten der Zukunft wird in den Städten inter- und multimodal sein. Car- und Bikesharing, Ridepooling und Angebote der Mikromobilität wie elektrische Leihretroller oder E-Scooter müssen daher integraler Bestandteil von Wegen in der Stadt sein. Der Bund sollte hier mit einer nationalen Lösung vorangehen. Unternehmen (ÖPNV, Mikromobilität, Sharing) sollten dazu verpflichtet werden, sich an diesem bundeseinheitlichen Ticketingsystem zu beteiligen.

Gleichzeitig sollten den Kommunen für Sharing-Angebote jeder Art die Möglichkeit eingeräumt werden, über Sondernutzungserlaubnisse das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen im öffentlichen Raum zu steuern und Freefloating-Angebote weitgreifend regulieren zu können. Auch Vergabeverfahren zur Kontingentierung mit Nachhaltigkeitskriterien sollten den Kommunen rechtssicher ermöglicht werden. Dadurch kann das Potenzial dieser Angebote im Sinne einer Vermeidung bzw. Verlagerung von Kfz-Fahrten besser genutzt und Nutzungskonflikten im öffentlichen Straßenraum entgegengewirkt werden.

Wir appellieren an die nächste Bundesregierung, den Kommunen weitreichende Befugnisse in der Regulierung neuer Mobilitätsformen zu übertragen, und gleichzeitig die Entwicklung eines bundesweiten integrierten Ticketing-Systems auf den Weg zu bringen.



Hintergrundinformationen zum Dialog Nachhaltige Stadt

Nachhaltigkeit braucht Führungsverantwortung.

Dafür stehen die Oberbürgermeister*innen und Bürgermeister*innen von etwa vierzig deutschen Städten des Dialogs Nachhaltige Stadt. Der Dialog wird seit Anfang 2010 vom Rat für Nachhaltige Entwicklung (RNE) ermöglicht. Für die beteiligten Bürgermeister*innen ist Nachhaltigkeit „Chefinnen-“ bzw. „Chefsache“. Als politisch Verantwortliche setzen sie sich auf besondere Art und Weise für eine nachhaltige Entwicklung in ihren Städten ein. Im Rahmen des Dialogs tauschen sie sich zu Strategien und Maßnahmen nachhaltiger Entwicklung aus. Mit gemeinsamen Stellungnahmen und Positionspapieren geben sie bundespolitisch wichtige Impulse zur kommunalen Nachhaltigkeitspolitik und nachhaltigen Stadtentwicklung.

Der Rat für Nachhaltige Entwicklung berät die Bundesregierung zur Nachhaltigkeitspolitik. Er ist in seiner Tätigkeit unabhängig und wird seit 2001 alle drei Jahre von der Bundesregierung berufen. Ihm gehören 15 Personen des öffentlichen Lebens aus der Zivilgesellschaft, der Wirtschaft, der Wissenschaft und der Politik an. Den Vorsitz führt seit 2020 Dr. Werner Schnappauf, stellvertretende Vorsitzende ist Prof. Dr. Imme Scholz. Der Rat führt auch eigene Projekte – wie den Dialog Nachhaltige Stadt – durch, mit denen die Nachhaltigkeit praktisch vorangebracht wird. Zudem setzt er Impulse für den politischen und gesellschaftlichen Dialog. Der Rat wird von einer Geschäftsstelle mit Sitz in Berlin unterstützt. Diese unterstützt und ermöglicht auch den Dialogprozess der Oberbürgermeister*innen und Bürgermeister*innen.

Redaktion

Jan Korte, Wissenschaftlicher Referent
+49 (0)30 – 338242 - 123
jan.korte@nachhaltigkeitsrat.de

Impressum

Rat für Nachhaltige Entwicklung
Geschäftsstelle
c/o Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Potsdamer Platz 10
10785 Berlin
↳ nachhaltigkeitsrat.de