

Vom Wissen zum Tun

Bausteine für eine Mobilitätswende in Städten und Regionen

Mobilitätskonferenz Metropole Ruhr 2021 – 30. September 2021

Hilmar von Lojewski – Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr

Was wir **WISSEN**

Das Oberziel

Der Verkehrssektor muss einen maßgeblichen Beitrag für den Klimaschutz, bessere Luftqualität und höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten leisten.

Was wir **WISSEN**

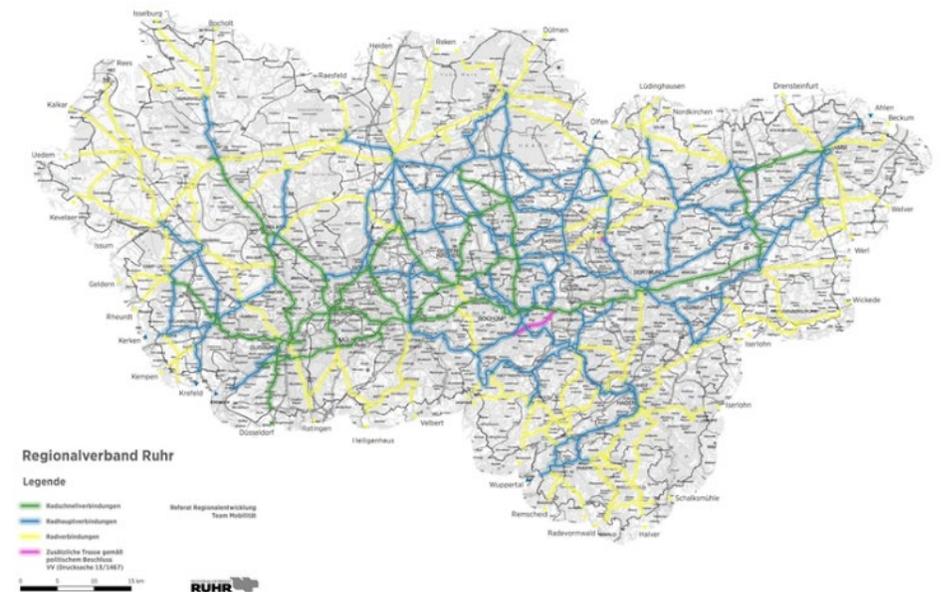
Die Nachhaltigkeits- und Suffizienzziele

Die Mobilitätswende hat eine ökologische, ökonomische, soziale und Suffizienz-Dimension.

„Verkehrs- und Mobilitätswende“ steht für nachhaltige, klimaschonende und menschenverträgliche Mobilität in Städten und Regionen. Und für die Vermeidung unnötiger Verkehrsleistungen.

Konzept zur Weiterentwicklung des regionalen Radwegenetzes

Regionales Radwegenetz
- Beschluss VV 28.06.2019, Drucksache 13/1399 -



(RVR 2019, S. 17)

Was wir **WISSEN**

Der Status quo

Der gesellschaftliche Druck und der politische Wille zur Umgestaltung öffentlicher Räume und zur Neuzuweisung von Nutzungen zwischen Straßenverkehr, Umweltverbund und Aufenthaltsqualität ist deutlich gestiegen.

Tatsächliche Veränderungen jenseits von Projekten sind in der Breite allerdings noch nicht zu finden.

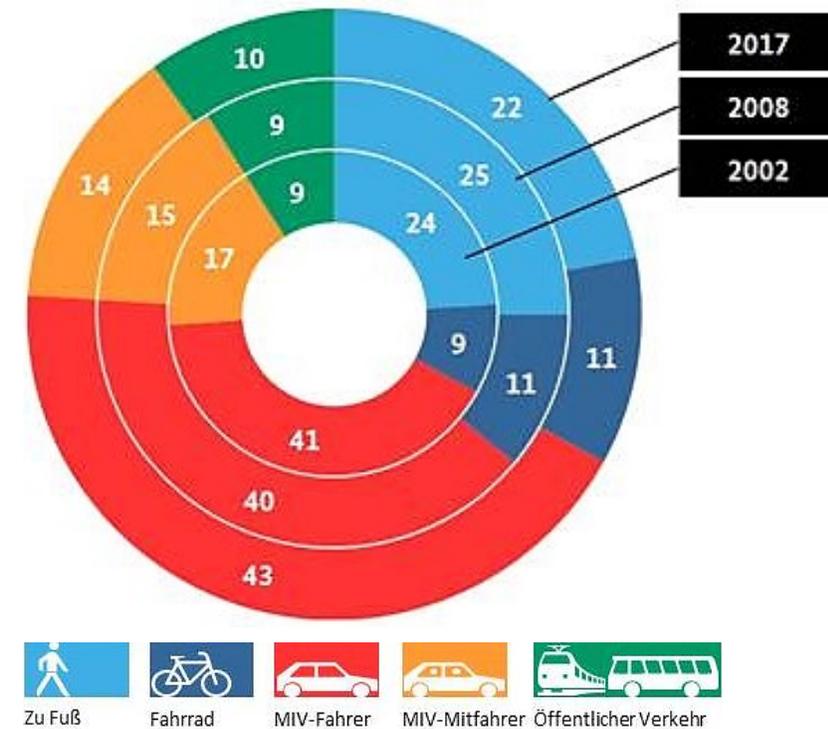
s. <https://www.staedtetag.de/themen/monitoring-verkehrswende>

Was wir **WISSEN**

Die Datenlage

Aktuell ist der private PKW das Verkehrsmittel Nr. 1. Daran haben Investitionen in den ÖPNV und Schienenverkehr, Car-Sharing-Angebote und individuelle Änderungen des Mobilitätsverhaltens noch nichts geändert.

Modal Split nach Verkehrsaufkommen
- Anteil der Wege in %



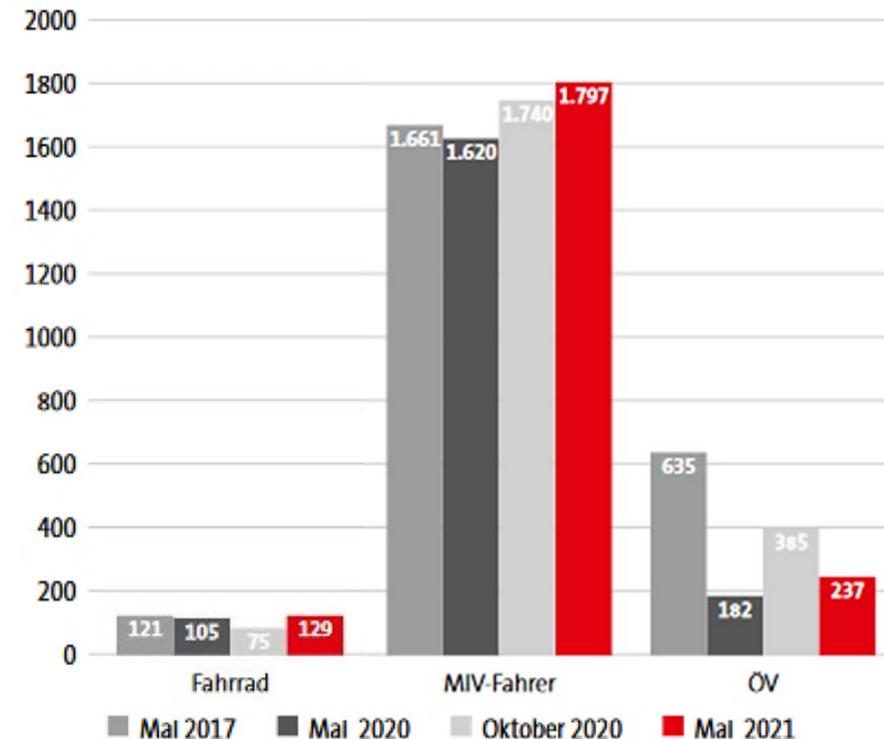
(BMVI 2020)

Was wir **WISSEN**

Die aktuellen Entwicklungen

Die Corona-Pandemie hat deutliche Auswirkungen auf die Mobilitätswende – das Fahrrad hat großen Zuspruch erfahren, der ÖPNV hat an Vertrauen verloren.

Verkehrsleistung pro Tag absolut nach Verkehrsmitteln (Hochrechnung in Mio. Personen-km)



(WZB 2021, S. 16)

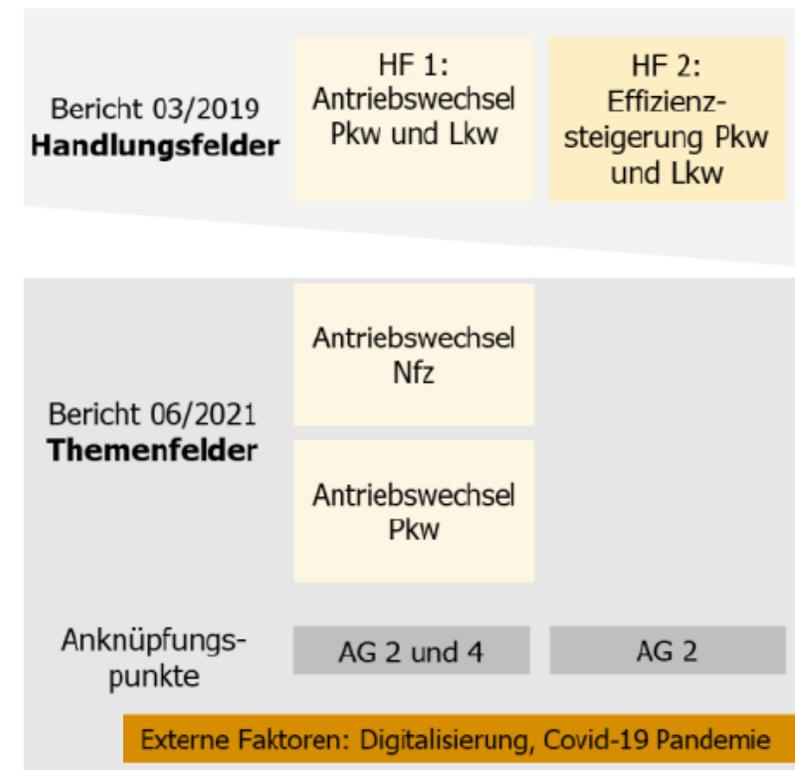
Grafik: WZB (Hrsg.) (2021): Bleibt alles anders? Alltagsmobilität im zweiten Corona-Jahr. Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli. Mobilitätsreport 05:2021. Berlin, Bonn.

Was wir **WISSEN**

Die bekannten Lösungspfade I

Die notwendigen Maßnahmen und Trigger zur CO₂-Einsparung im Verkehr sind offenkundig und allen klar. Die „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität – Arbeitsgruppe 1 Klimaschutz im Verkehr“ hat sie objektiv benannt.

Handlungsfelder zur CO₂-Einsparung



(NPM AG1 2021, S. 19)

Was wir **WISSEN**

Die bekannten Lösungspfade II

„Nationale Plattform Zukunft der
Mobilität – Arbeitsgruppe 1
Klimaschutz im Verkehr“

Handlungsfelder zur CO₂-Einsparung



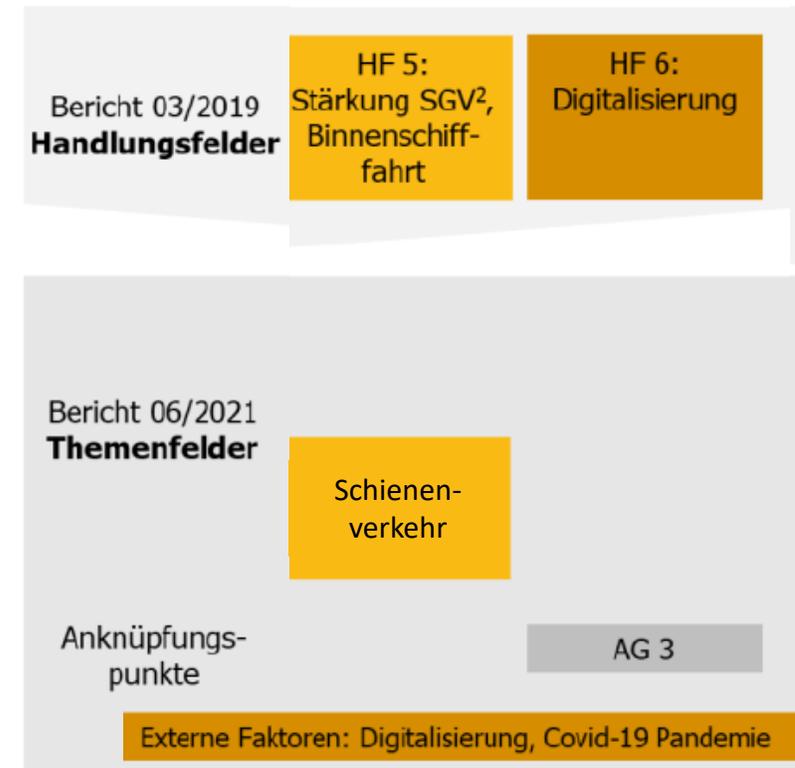
(NPM AG1 2021, S. 19)

Was wir **WISSEN**

Die bekannten Lösungspfade III

„Nationale Plattform Zukunft der
Mobilität – Arbeitsgruppe 1
Klimaschutz im Verkehr“

Handlungsfelder zur CO₂-Einsparung



(NPM AG1 2021, S. 19)

Was wir **TUN** müssen

Die diskursive Dimension

Zielkonflikte mit entgegenwirkenden Belangen müssen klar benannt und öffentlich diskutiert werden; im besten Falle entsteht dadurch ein breiter Konsens in der Stadt- und Regionalgesellschaft und eine gemeinsame Zielvorstellung. Das kann dazu beitragen, dass sich Konfliktlösungen vor Ort und in der Region künftig an den Zielen der Mobilitätswende orientieren.

Was wir **TUN** müssen

Die Lösungen im Kleinen II

Um- und Neubaumaßnahmen müssen konsequent genutzt werden, um Flächen nutzungsgerecht umzuverteilen und mehr Platz für den sicheren Fuß- und Radverkehr und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu schaffen.

Umbau Straßeninfrastruktur in Berlin



(Foto: Auerstraße, Thomas Kiel d'Aragon, DST)

Was wir **TUN** müssen

Die stadtweiten Lösungen

Eine stringente lokale Parkraumpolitik und -bewirtschaftung muss die Aufwertung des öffentlichen Raums fördern – gleichzeitig müssen Anreize für eine andere Verkehrsmittelwahl gesetzt werden. Es muss aber auch praktikable und akzeptable Lösungen für wegfallende Parkflächen geben (Stichwort: Quartiersgarage).

Pull-Faktoren für eine Mobilitätswende



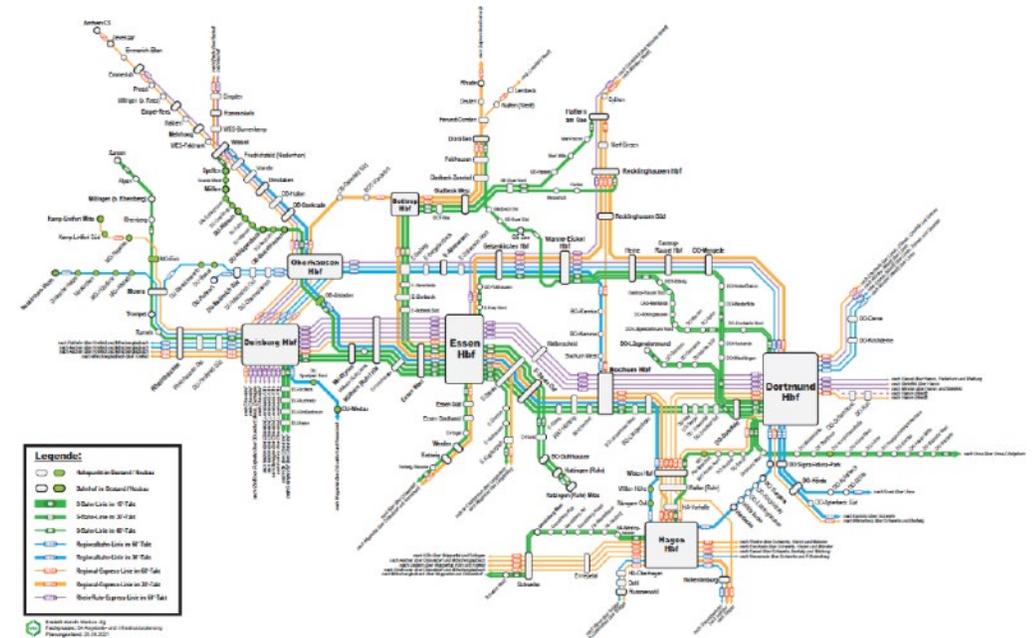
(Agora Verkehrswende o. J.)

Was wir **TUN** müssen

Die städtischen und regionalen Lösungen

Der ÖPNV muss trotz Corona wieder in den Fokus der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer rücken. Die Tarifstruktur muss einfach und nachvollziehbar sein. Digitale Formate müssen die Attraktivität unterstützen und neue Angebotsformen vor allem im Zubringerverkehr müssen den ÖPNV ergänzen (Stichwort: Individualisierung und Vernetzung).

Zielnetz 2040 im Regionalverband Ruhr
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR



(VRR 2021, S. 8)

Was wir **TUN** müssen

Der Gesamtansatz

Inter- und multimodales Verkehrsverhalten muss – innerhalb eines klaren rechtlichen Rahmens – gestärkt werden; kundenzentrierte, nachfrageorientierte urbane Mobilität muss Sharing- und Pooling-Konzepte aufgreifen und breit ausrollen.

Was wir **TUN** müssen

Der regulative Ansatz

Kommunen müssen Steuerungs-
entscheidungen in der Verkehrsleit-
planung treffen können (Stichwort:
Tempo 30).



(Fuchs 2018)

Was wir **TUN** müssen

Der finanzielle Ansatz

Es wird zeitnah Grundsatzentscheidungen für die Finanzierung des ÖPNV geben müssen. Nach der Weiterentwicklung des RegG und des GVFG muss auch der Betrieb deutlich subventioniert werden.

Emissionen in Deutschland 1990, 2005 und KSG
[Mio. Tonnen CO₂]

Emissionen Deutschlands in Mio. Tonnen CO ₂ e ¹⁾	Klimaschutzgesetz (KSG) 2030		Lastenteilung neu 2030	
	gegenüber 2005	gegenüber 1990	gegenüber 2005	gegenüber 1990
Gesamt	(-45%)	(-57%)	-	-
darunter Lastenteilung	(-42%)	(-54%)	(-52%)	(-67%)
darunter Verkehr	(-41%)	(-42%)	Verschärfung um 52/42 (-53%)	
darunter Gebäude-, Land-, Abfallwirtschaft	(-44%)	(-59%)	-	-73%
darunter Energie- wirtschaft, Industrie	(-37%)	(-54%)	-	-67%

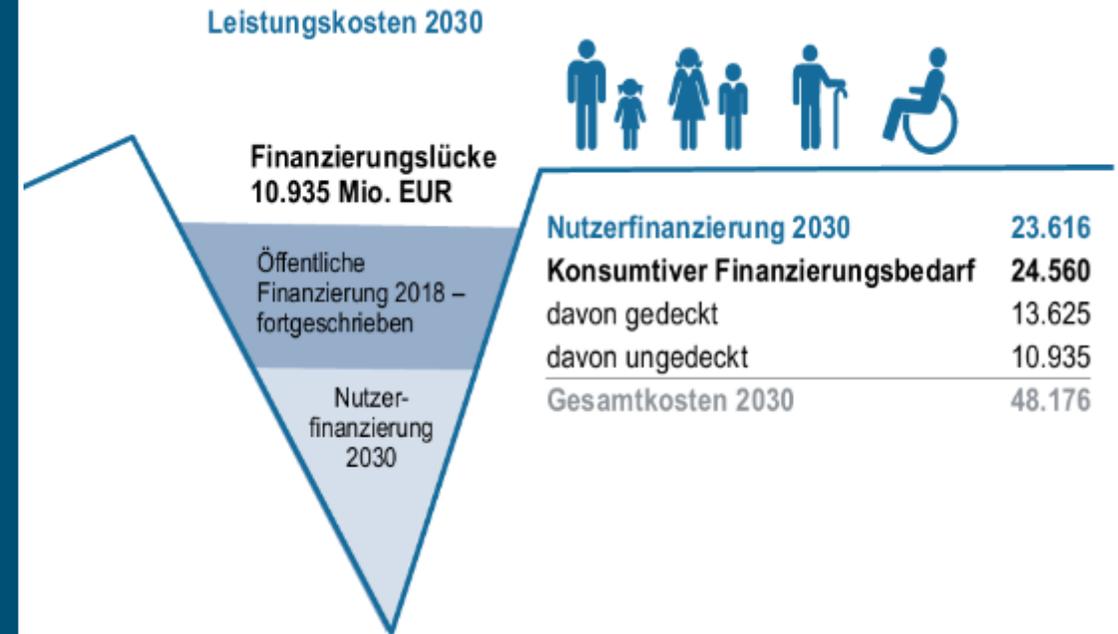
(VDV; Berger 2021, S. 30)

Was wir **TUN** müssen

Der finanzielle Ansatz

Es wird zeitnah Grundsatzentscheidungen für die Finanzierung des ÖPNV geben müssen. Nach der Weiterentwicklung des RegG und des GVFG muss auch der Betrieb deutlich subventioniert werden.

Leistungskosten und Finanzierungslücke 2030
[EUR Mio.]



(VDV; Berger 2021, S. 12)

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**



Deutscher Städtetag | www.staedtetag.de |  staedtetag

Hilmar von Lojewski
Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin
030 37711-500
hilmar.lojewski@staedtetag.de