



Nachhaltige Mobilität

*Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung
Beschluss vom 16. Dezember 2019*

Der Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung

- stellt fest, dass sich die Mobilität sowohl in Deutschland als auch global in Richtung eines nachhaltigen Mobilitätssystems wandeln muss;
- betont, dass Deutschland über eine leistungsstarke Mobilitätswirtschaft verfügt, deren Wettbewerbsfähigkeit zunehmend von Innovationen in Richtung einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität abhängen wird;
- verweist auf die Bedeutung des Klimaschutzprogramms 2030, das zahlreiche Richtungsentscheidungen für die Dekarbonisierung der gesamten Wertschöpfungskette des Verkehrssektors und Gestaltung einer zukünftigen Mobilität enthält;
- sieht darüber hinaus die Prinzipien und Zielvorgaben der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie als wichtige Grundlagen für die erforderliche umfassende Entwicklung zu einer nachhaltigen Mobilität, die auf die Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Personen- und Güterverkehrs ausgerichtet ist;
- unterstreicht, den ebenen- und ressortübergreifenden Charakter der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität und hält es für sinnvoll, auf geeignete Weise die bereits laufenden und noch erforderlichen Bausteine nachhaltiger Mobilität zusammenzuführen;
- empfiehlt, das Thema nachhaltige Mobilität verstärkt im Rahmen der bi- und multilateralen Zusammenarbeit aufzugreifen;
- sieht die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) als wichtiges Gremium im Rahmen der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität;
- unterstreicht die Chancen der Digitalisierung im Bereich der Netze und Technik der Schiene, des autonomen Fahrens, der neuen Mobilitätsangebote sowie der kosten- und zeiteffizienten Verknüpfung der Verkehrsträger im Personenverkehr und der Logistik; empfiehlt, zu prüfen, ob Datensharing zur Förderung von integrierten Mobilitätsstrukturen und -dienstleistungen (etwa Intermodalität im Personenverkehr und Steigerung der Auslastung im Güterverkehr) gefördert werden soll;
- bittet BMWi in enger Kooperation mit den Ressorts, die Entwicklung einer digitalen, alle Verkehrsträger übergreifenden überregionalen Mobilitätsplattform, mittels derer Mobilität über alle Fortbewegungsmittel hinweg geplant, gebucht und bezahlt werden kann, weiter voranzutreiben;
- sieht im Bereich des Personenverkehrs das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung als Weichenstellung für eine deutliche Stärkung des Bahn-, ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrs und zugleich als Chance für eine emissionsfreie Mobilität verbunden mit der Steigerung der Lebensqualität; begrüßt die ebenen-übergreifende Zusammenarbeit des BMVI, der Verkehrsministerkonferenz der Länder und der Kommunalen Spitzenverbände im Bündnis für moderne Mobilität, um u.a. die rechtlichen Spiel-

räume der Kommunen zur Bewirtschaftung und Neuverteilung der Flächen zu fördern und zu stärken. Da der Platz in den Städten begrenzt ist, muss bei der Aufteilung des öffentlichen Raums der Fahrradverkehr stärker als bisher berücksichtigt werden;

- betont, dass der Großteil der Emissionen des Güterverkehrs auf den schweren Straßengüterverkehr entfällt. Um zu deutlichen Reduzierungen der Emissionen zu kommen, ist die möglichst schnelle Einführung von sauberen Antrieben im LKW-Güterverkehr notwendig. Die Rahmenbedingungen sollen so weiterentwickelt werden, dass weitere Anreize für emissionsarme und emissionsfreie Antriebe im Straßengüterverkehr geschaffen werden, z.B. durch eine entsprechende Berücksichtigung von CO₂-Emissionen in der LKW-Maut, und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und Wasserstraße unterstützt wird;
- hält verstärkte Anstrengungen insbesondere im Bereich der urbanen Logistik für notwendig, etwa die Förderung und Erprobung der Einrichtung für Mikrohub zur Verteilung von Gütern im städtischen Raum sowie die Einrichtung von Ladezonen im Rahmen der Logistik der letzten Meile;
- setzt sich mit Blick auf soziale Belange u.a. dafür ein, dass Länder und Kommunen zielgerichtet auf einen barrierefreien ÖPNV hinwirken, und hält es darüber hinaus für wichtig, die Arbeitsbedingungen in der Logistikbranche zu verbessern;
- bittet BMVI, mit dem für 2020 vorgesehenen Nationalen Radverkehrsplan 3.0 die Weichen für einen attraktiven und sicheren Radverkehr zu stellen. Ziel ist die deutliche Steigerung des Anteils des Radverkehrs von derzeit nur 11 Prozent Prozent auch durch Förderung der Potentiale von Elektro- und Cargorädern;
- betont die Bedeutung der Schiene für den Personen- und Güterverkehr. Das Zukunftsbündnis Schiene als Zusammenschluss von Vertretern des Bundes und aller wesentlichen Stakeholder sollte genutzt werden, um Effizienz, Attraktivität und Akzeptanz der Schiene systematisch voranzubringen. Der Deutschlandtakt, der ab 2022 in Etappen eingeführt und wettbewerblich ausgestaltet wird, soll für den Nah- und Fernverkehr bis 2030 ein attraktives bundesweites Mobilitätsangebot mit hohen Taktraten und optimierten Reisezeiten schaffen. Der Güterverkehr ist gleichrangiger Baustein des Deutschlandtaktes und soll durch spezielle Trassen, die gezielte Engpassbeseitigung und kurze, planbare Beförderungszeiten wettbewerbsfähiger werden;
- setzt sich dafür ein, dass die Schiene zunehmend eine attraktive Alternative zum innerdeutschen und überregionalen europäischen Flugverkehr wird und dass mit diesem Fokus auch das Nachtzugangebot ausgebaut wird;
- setzt sich dafür ein, dass Lärm des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs reduziert wird.
- betont die Bedeutung der Verbesserung einer nachhaltigen Mobilität und Verkehrsinfrastruktur in der Fläche zur Erreichung gleichwertiger Lebensverhältnisse;
- setzt auf die umweltgerechte Stärkung der Binnenwasserstraßen als leistungsfähige Transportwege;
- spricht sich dafür aus, die rechtlichen Rahmenbedingungen zügig so weiterzuentwickeln, dass nachhaltige Mobilitätsformen gezielt gestärkt und kommunale und private Handlungsspielräume für entsprechende Innovationen abgesichert werden;
- spricht sich dafür aus, stärker als bisher Experimentierräume, zum Beispiel in Form von Reallaboren für nachhaltige Mobilität, zu unterstützen. Es gilt, technologieorien-

tierte mit sozial-, wirtschafts- und raumwissenschaftlicher Forschung zu verbinden und dabei alle relevanten Akteure aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Verwaltung und Politik zu beteiligen. Mit einem experimentellen Vorgehen können Erfahrungen mit neuen Technologien und Geschäftsmodellen sowie deren Regulierung gesammelt und nachhaltige Mobilität für Bürgerinnen und Bürger erlebbar gemacht werden. Besonderes Augenmerk sollte hierbei auf die Chancen der Digitalisierung für eine nachhaltige Mobilität gelegt werden;

- betont die wichtige Vorbildfunktion der öffentlichen Hand im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Er empfiehlt die Einführung eines Mobilitätsmanagements zunächst in den obersten Bundesbehörden;
- verweist auf das Ziel des von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030, Emissionen aus Dienstreisen zu mindern, u.a. indem die Bahnnutzung bei Dienstreisen immer (auch bei höherer Kostenintensität) ermöglicht wird.