

Klimagerechte Stadt- und Mobilitätsentwicklung in europäischen Städten



Difu-Dialog,
19. Oktober 2022

Gemeinsame Pressemitteilung von Umweltbundesamt und
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

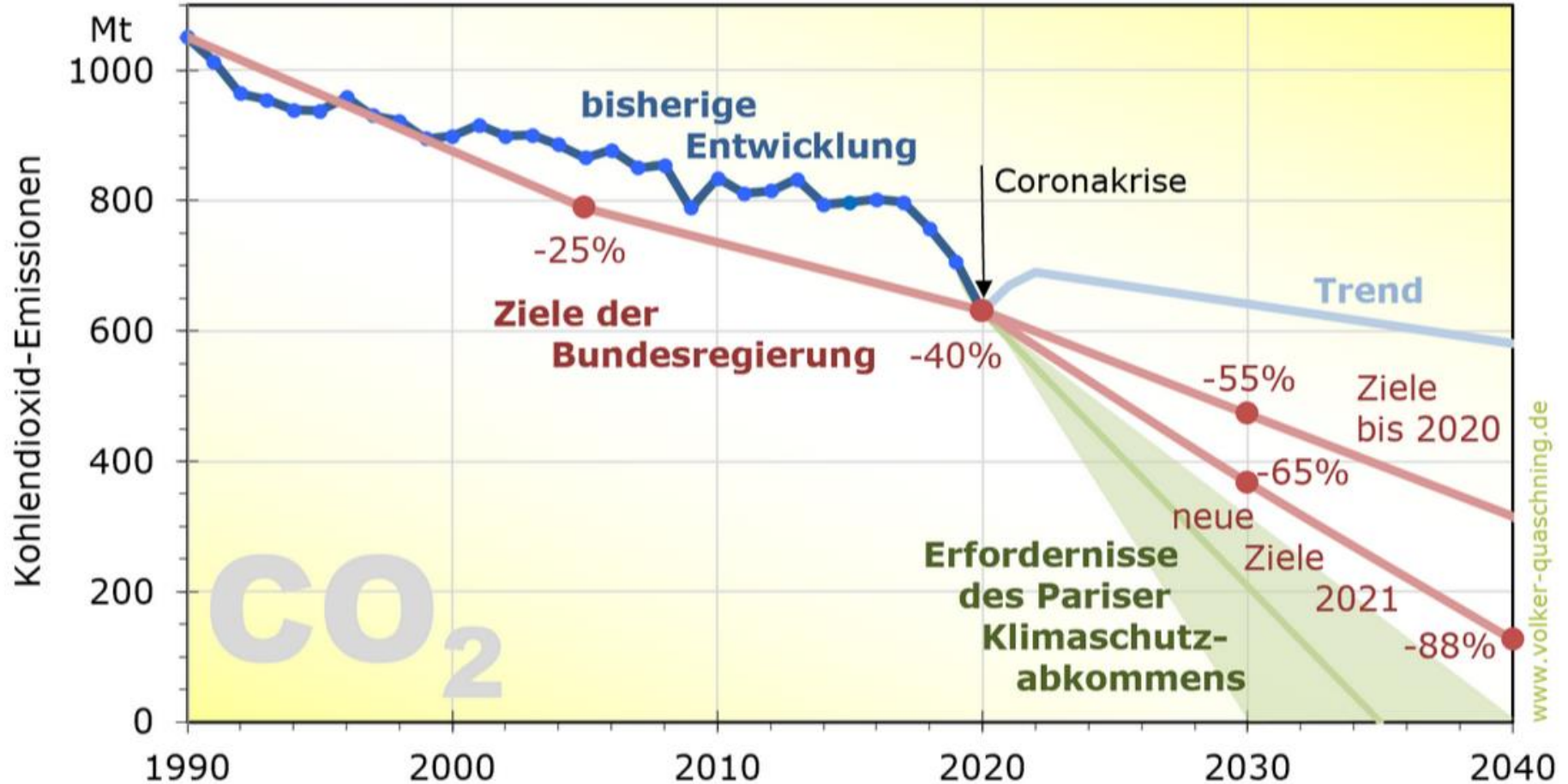
Treibhausgasemissionen stiegen 2021 um 4,5 Prozent



Umweltbundesamt vom 15.03.2022



Entwicklung der CO₂-Emissionen in Deutschland



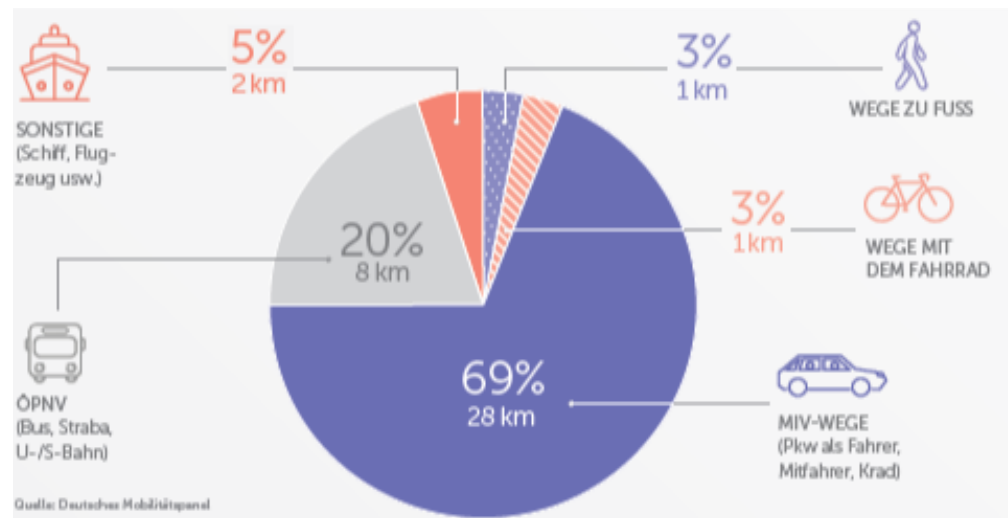
Quelle: Volker Quaschnig, 2021

Difu-Dialog, 19. Oktober 2022

Handlungsfeld Mobilität

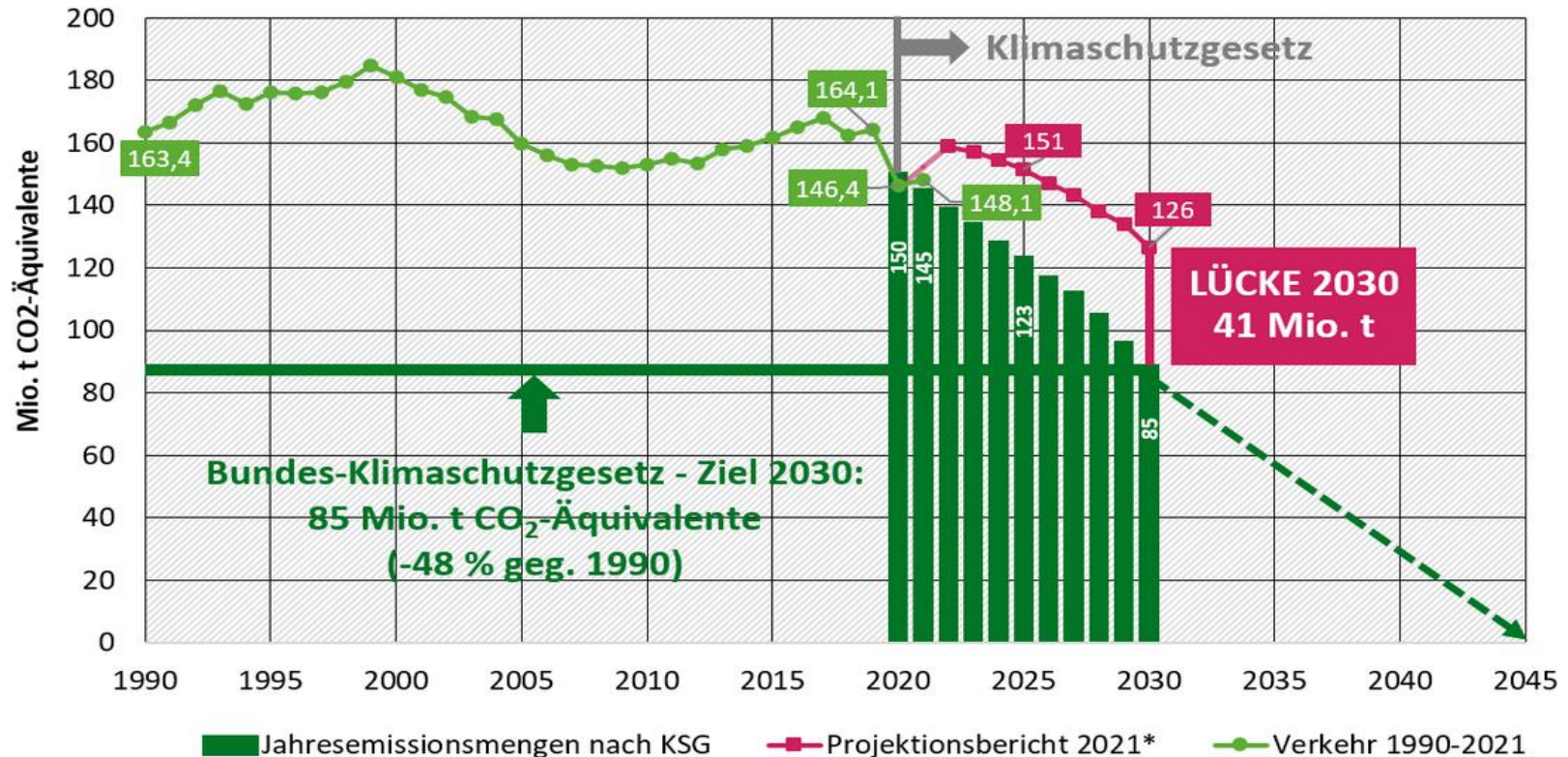
- Emissionen aus dem Mobilitätssektor sind nach wie vor sehr hoch
- Gesundheitsgefährdungen durch Luftverunreinigungen (z.B. NOx, Feinstaub) und Lärm
- Erhöhte Unfallgefahr durch Pkw und Lkw-Verkehr
- Hohe Flächeninanspruchnahme und hoher Versiegelungsgrad durch Verkehrsflächen

Modal Split der Verkehrsleistung Kilometer je Person und Tag; Anteile der Verkehrsmodi (2019)



Ausgangssituation

Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



* Berechnete Werte des „Projektionsbericht 2021“ (rote Linie, basierend auf Daten mit Stand August 2020) weichen für die Jahre 2020 und 2021 von den später veröffentlichten offiziellen IST-Werten (grüne Linie) ab.

Quelle: UBA
22.03.2022

Difu-Eigenprojekt – zentrale Fragestellungen

1. Wo bestehen Schnittstellen und Potenziale von klimagerechter Stadtentwicklung und Mobilität?
2. In welchen Bereichen liegen besondere Herausforderungen für deutsche Kommunen?
3. Gibt es in Städten des europäischen Auslands gute Praxisbeispiele, wie mit diesen Herausforderungen umgegangen werden kann?
4. Welche Rahmenbedingungen müssen optimiert werden, um eine Übertragung auf deutsche Kommunen zu ermöglichen?

Wie werden unsere klimagerechten Städte aussehen?



UBA 2017

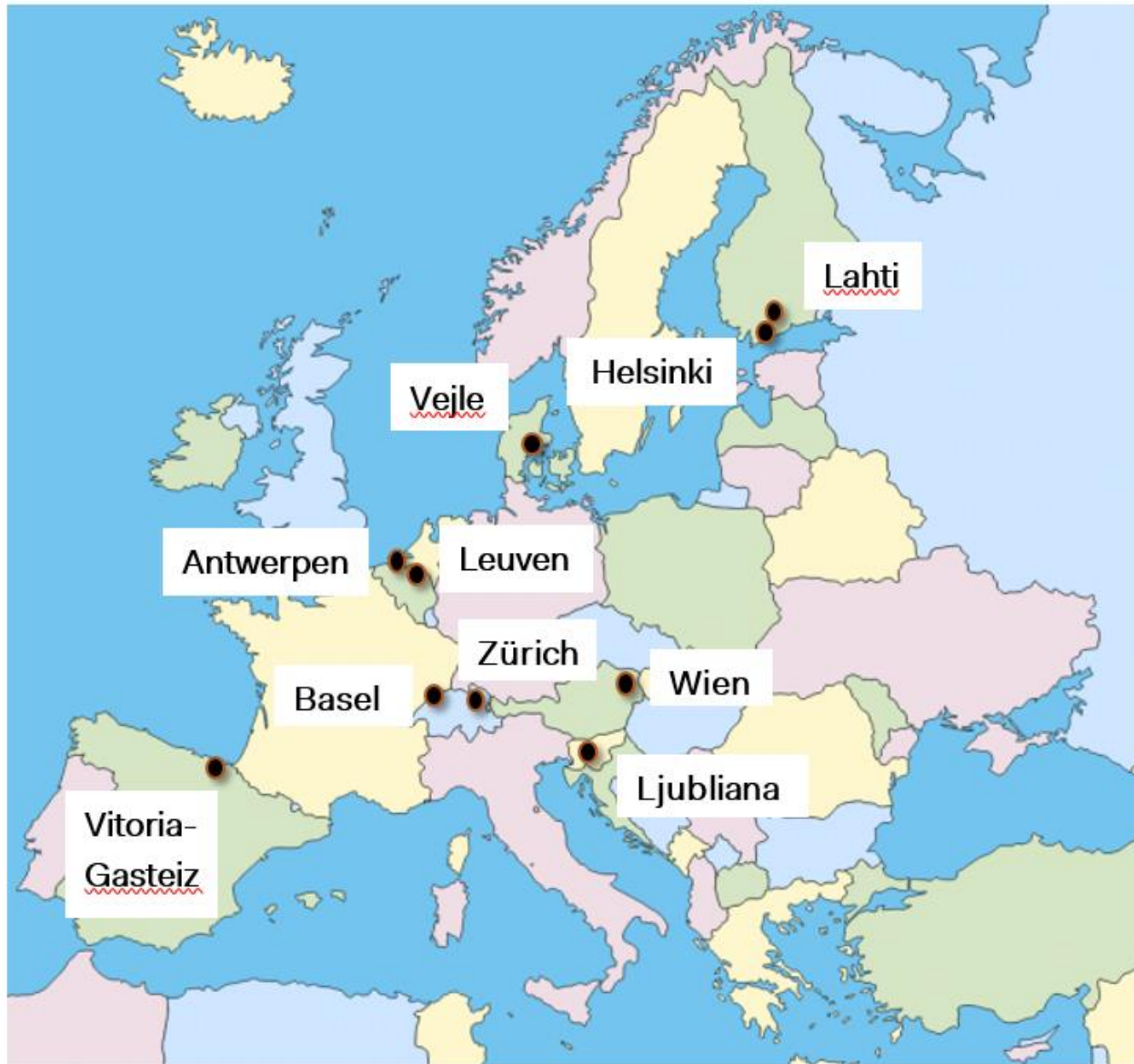
Vorgehensweise



Ergebnisse aus der Analyse der Ausgangssituation, Schnittstellen und Potentiale

- Klimaschutz und Mobilität sind laut der aktuellen Jahresbefragung zum „OB-Barometer 2022“ die wichtigsten Zukunftsthemen.
- Potentiale der Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Verkehrs für z.B. mehr Flächeneffizienz, Erreichen der Treibhausgasneutralität, gesteigerten Gesundheitsschutz und Stärkung lebenswerter Städte
- Viele Maßnahmen zur Förderung der klimagerechten Mobilität werden bereits durchgeführt (Strategien und Konzepte, Radverkehrsförderung, Gebührenerhöhung für Parken usw.).
- Herausforderungen: z.B. Verwaltungsstrukturen im Mehrebenensystem; interkommunale Zusammenarbeit, personelle Situation in den kommunalen Verwaltungen
- Siedlungsstrukturen als Determinante für Verkehrsräume: Chancen und Leitplanken, Grenzen und Möglichkeiten der verkehrsräumlichen Gestaltung
- Mobilitätswende braucht Zeit
- Akzeptanz (z.B. besteht für die Umwidmung von Fahrspuren für Radwege, aber nicht für Entsiegelung und Nutzungsänderung)

Die Fallstudienkommunen



Fallstudienübersicht

Fallstudie	Bezugsebene	Maßnahmen/ Instrumente
Kanton Basel-Stadt	Stadtregion	Pendlerfonds zur Finanzierung von Maßnahmen im gesamten Agglomerationsraum
Antwerpen	Stadtregion	„Smart <u>Ways to Antwerp</u> “ als Teil des SUMP
Helsinki	Stadtregion	Mobility <u>as a Service</u> und gesetzliche Verpflichtung zur Informationsfreigabe durch Mobilitätsdienstleister
Lahti	Gesamtstadt	„ <u>Lahti direction</u> “, SUMP und Masterplan zur Integration der Themen Klimaschutz, Klimaanpassung und Mobilität
Leuven	Gesamtstadt	„Roadmap Leuven2030“ bildet den Handlungsrahmen für die klimagerechte Mobilität an der Schnittstelle zur Stadtentwicklung
<u>Ljubljana</u>	Gesamtstadt	SUMP und Klimaneutralität bis 2030
<u>Vejle</u>	Gesamtstadt	Mobilität als Teil der <u>Resilienzstrategie</u>
Wien	Gesamtstadt	Kombination von Push & Pull-Maßnahmen
Vitoria- <u>Gasteiz</u>	Quartier	Mit dem Konzept der Superblocks Straßenraum für die Menschen im Quartier zurückgewinnen
Zürich	Quartier	Quartier <u>Sihlbogen</u> mit wenig Stellplätzen und Mobilitätskonzept; langjährige auf den Umweltverbund ausgerichtete Verkehrspolitik

DEUTSCHLAND

FRANKREICH

Flughafen Basel-Mülhausen

245 m.ü.M.

Rhein

Wiese

Riehen

Bettingen

St. Chrischona 522 m.ü.M.

BASEL

Kleinmünzingen

Klybeck

St. Johann

Matthäus

Rosental

Witzbrunn

Clara

Altstadt

Wettstein

Am Ring

Vorstädte

Breite

Guthelf

Bachletten

St. Alban

Gundeldingen

Bruderholz

Birs

Kanton Basel-Stadt

Landesgrenze
Kantonsgrenze

○ **BASEL**
○ Riehen
○ Bettingen
○ Gutthelf
▲ St. Chrischona

Kantonshauptort
Stadt mit über 10'000 Einwohnern
Ortschaft unter 10'000 Einwohnern
Basler Quartier
Name des Berges

Autobahn/-strasse
Hauptstrasse
Wichtige Nebenstrasse
Eisenbahn
Schmalspurbahn

Numer der Autobahn
Numer der Hauptstrasse
Internationaler Flughafen

Meter über Meer:

700 300 500 750 1000 1400 1800 2200 2600 >3500 m

0 1 2 3 4 km

- | | | | | |
|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |
| 32 % | 17% | 27% | 22% | 2% |

Was ist der Pendlerfonds (zukünftig Mobilitätsfonds)?

- Rechtsgrundlage
 - Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991
 - Verordnung über den Pendlerfonds vom 18. Dezember 2012
 - Mit Mitteln aus dem Pendlerfonds können im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel Parkierungsanlagen und Maßnahmen zugunsten eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs mitfinanziert werden.
- Pendlerfonds wurde 2013 aufgelegt – Zielsetzung:
 - Reduzierung der MIV-Verkehrsleistung und des Parkdrucks im öffentlichen Raum (Push-Maßnahme)
- Einnahmen des Pendlerfonds (in der Stadt Basel ist das Parken von Autos im öffentlichen Raum grundsätzlich kostenpflichtig und zeitlich begrenzt)
 - 80% der Bruttoeinnahmen der Pendlerparkkarten (860 CHF / Jahr) und der Besucherparkkarten (20 CHF / Tag)
 - Zusätzlich zukünftig – als Mobilitätsfonds – aus 20% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Anwohner*innen (284 CHF / Jahr)
- Gegenwärtig verfügbare Fondsmittel: 2,0 bis 2,5 Mio. CHF / Jahr

Was wird finanziert?

- Antragsberechtigt: Private und öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten inner- und außerhalb des Kantons
- Anträge müssen aufzeigen, dass das Vorhaben dem Fondszweck entspricht und im Perimeter des Kantons Basel-Stadt zu einer Reduktion des Autoverkehrs, d.h. der gefahrenen Fahrzeugkilometer, bzw. des Parkens im öffentlichen Raum führt.
- Finanzierung von mittleren und kleinen Projekten (Pull-Maßnahme)
- Mitfinanzierung Investitionskosten (max. rund 2 Mio. CHF) und Betriebskosten (Anschubfinanzierung über einen begrenzten Zeitraum)
- Fahrradverleihsystem „Velospot Basel“ (2021, 2,15 Mio. CHF)
- Bike & Ride-Anlage Efringen-Kirchen (2016, 2020, 60.000 CHF)
- 10 Quartierparkingplätze in Autoeinstellhalle – WG Belforterstrasse (2019, 100.000 CHF)

Übertragbarkeit auf Deutschland:

Handlungsrahmen Parkraumbewirtschaftung

- Parken im öffentlichen Raum ist in Deutschland überall dort erlaubt, wo es nicht ausdrücklich verboten ist (Gemeingebrauch)
- Rechtsgrundlage für die Erhebung von Parkgebühren ist § 6a Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG)
- Parkraumbewirtschaftung muss verkehrlich begründet sein (StVO)
 - Hoher Parkdruck (verschiedene Nutzergruppen konkurrieren um die knappen Stellplätze - z.B. Bewohner, Kunden und Beschäftigte)
 - Bei flächenhafter Parkraumbewirtschaftung müssen für jede einzelne Straße straßenverkehrsbezogene Gründe nachgewiesen werden
- Parkgebührenerhebung
 - Keine Vorgaben zur Gebührenhöhe
 - Kommunen haben den straßenrechtlichen Widmungszweck, den garantierten Gemeingebrauch und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten
 - Einnahmenerzielung aus Parkgebühren darf nicht die Zielsetzung sein
- Aktueller Koalitionsvertrag: mehr Handlungsspielräume in der StVO

Rückgewinnung des öffentlichen Raums in Vitoria - Gasteiz



© Martina Hertel

- Parkraummanagement
- Quantensprung im ÖV (Einführung einer modernen Niederflurstraßenbahn)
- Umsetzung einer Fuß- und Radverkehrsstrategie
- Einführung/Umsetzung von Superblocks



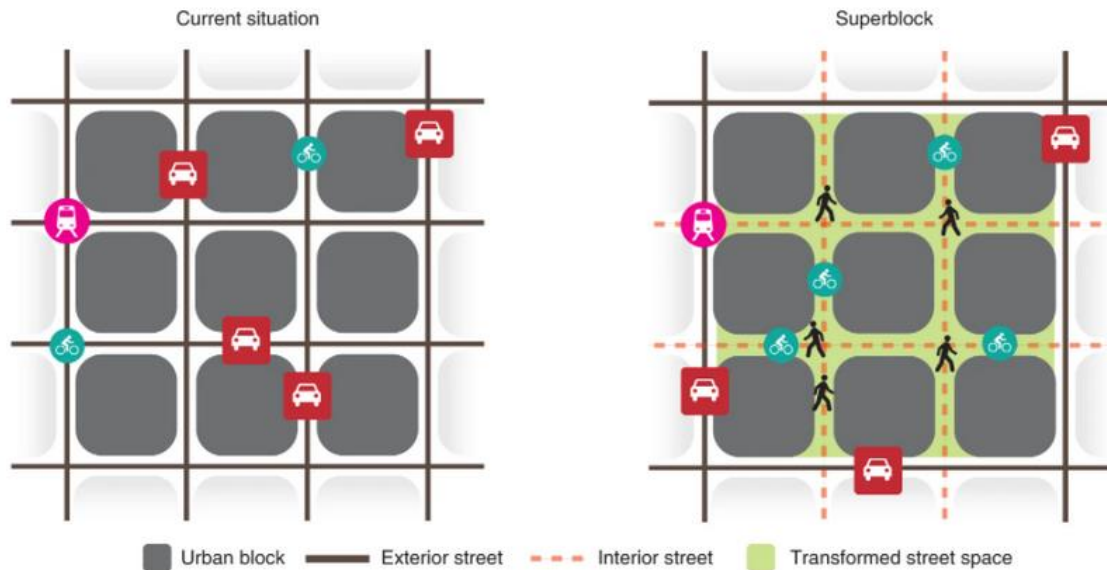
© Martina Hertel



© Martina Hertel

Was sind Superblocks?

- Grundlage ist der „Sustainable Mobility and Public Space Plan“ (PMSEP: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público)
- Die Idee ist, die Straßen in ein Hauptnetz für den Straßenverkehr (am Rande des Superblocks) und in Straßen mit Fußgängerpriorität (innerhalb des Superblocks) einzuteilen



- Von den geplanten 72 Superblock im Jahr 2012 sind bis heute 63 Superblocks umgesetzt => Senkung des MIV-Anteils auf 25%

Übertragbarkeit auf Deutschland: Superblocks

- An (straßen-)rechtlichen Rahmenbedingungen, wie Straßenverkehrsordnung, Straßenrecht, Bauplanungsrecht, scheint das Konzept der Superblocks, welches einen Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr und Grünflächen ermöglicht und hilft die Luftqualität und das Kleinklima im Wohnviertel zu verbessern, **nicht** zu scheitern
- Maßnahmen für Superblocks in Deutschland könnten sogar anhand der StVO begründet werden:
 - Die „Experimentierklausel“ nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 liefert die Grundlage für die Erprobung von zeitlich begrenzten Maßnahmen ohne Nachweis einer konkreten Gefahrenlage. Der § 45 Abs. 1b Satz 5 („zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“) auf Grundlage von Verkehrskonzepten für Superblocks und deren politischen Beschlüssen kann eine mögliche Begründung sein
 - In der StVO verankerte Maßnahmen für flächenhafte Verkehrsberuhigung sind die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (§45 Abs. 1d, Z 274), eines verkehrsberuhigten Bereichs oder eines Fußgängerbereiches (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr 3, 4, Z 242.1 und 242.2).

Mobility as a Service – Helsinki

Fakten zu Helsinki:

- 657.000 EW
- größte Stadt Finnlands
- Agglomerationsraum (14 Gemeinden):
ca. 1,5 Millionen EW

Definition: „Mobility as a Service“ (MaaS) ist eine "Kombination von Dienstleistungen öffentlicher und privater Verkehrsanbieter über ein einheitliches Portal (z.B. App), das die Fahrt erstellt, verwaltet und von den Nutzer*innen mit einem einzigen Konto bezahlt wird" (Civitas 2016, S. 2).

Integrationslevel bei Mobility-as-a-Service



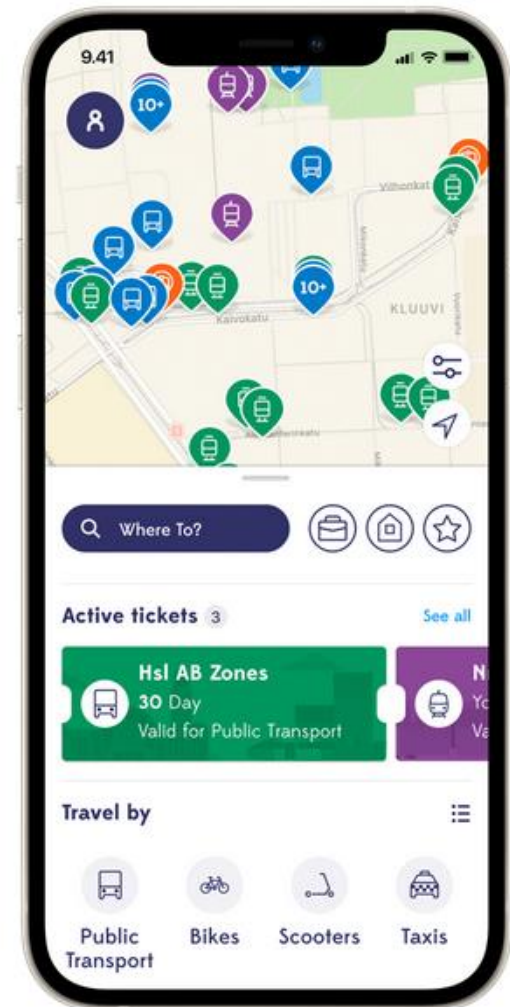
Quelle: Björn Verse, adaptiert von Reck et al. (2020)

Mobility as a Service – Helsinki

- seit 2017 bietet die Stadt den Dienst in vier Tarifzonen an
- Anbieter ist das finnische Unternehmen „Maas Global“
- mit der Smartphone-Anwendung „Whim“ können die Nutzer*innen auf die Mobilitätsdienste zugreifen und Tickets kaufen
- Angebote: öffentlichen Verkehrsmittel, ein Bike-Sharing-Dienst, Taxis, Autovermietungen und Carsharing

Voraussetzungen:

- finnische Gesetzgebung: Zugang u.a. auch zum Ticketing (Einzeltickets und Abos)
- hierarchische Governance-Strukturen



Quelle: HSL

Übertragbarkeit auf Deutschland

Voraussetzungen:

- Gesetzliche Grundlage: Juni 2022 hat der Bundesrat die BMDV-Mobilitätsdatenverordnung verabschiedet – Mobilithek
 - Pflicht für Verkehrsunternehmen dynamische Daten im Linien- und Gelegenheitsverkehr zur Verfügung zu stellen
 - Ein offener Standard trägt dazu bei, die Markteintrittshürde für Start-ups und Innovationen zu reduzieren und den Wettbewerb zu beleben
 - Kritik: Konkurrenz zwischen privatwirtschaftlichen Anbietern und lokalen Verkehrsunternehmen
- Buchungs- und Zahlungsintegration

Einheitliche
Standards

Gesetzliche
Regelungen

Change Management

Verkehrspolitische
Rahmenbedingungen

Fazit: Strategien und Maßnahmen

Strategien, Konzepte, Maßnahmen:

- Wie auch in vielen deutschen Kommunen, werden in den untersuchten europäischen Städten klare Klimaschutzziele gesetzt, wie und in welchem Zeitrahmen eine CO₂-Reduktion erfolgen soll. Der Mobilitätssektor wird als wichtiger Hebel zur CO₂-Einsparung gesehen.
- Das Thema Klimaanpassung erfährt bisher eine geringere Priorität.
- In allen Fallstudienstädten wird ein Modal Shift, also die veränderte Verkehrsmittelwahl und keine reine Antriebswende zur alleinigen Umstellung auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge angestrebt.
- Das Prinzip von PUSH & PULL(-Maßnahmen) ist in Deutschland nicht so weitentwickelt, wie in den untersuchten Fallbeispielen => Empfehlung: Stärkere Verknüpfung von PUSH & PULL.

Fazit: Planerische Aspekte und Governance

Planung:

- Obwohl die untersuchten Städte in vielerlei Hinsicht sogenannte Vorreiterstädte sind, scheint auch dort die Verkehrswende noch nicht vollständig erreicht.
- Viele Konzepte/ Maßnahmen zur klimagerechten Mobilität betreffen oft nur die Stadtzentren, weniger die Stadtrandgebiete oder Stadtregionen.

Governance:

- Partizipatorische Akteursprozesse spielten im Großteil der untersuchten Fallstudien eine wichtige Rolle.
- Die Roadmap in Leuven wird z.B. von einem gemeinnützigen Verein umgesetzt (Akteure aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft=> Empfehlung: Partizipatorischer Akteursprozess, aber Zielvorgaben von der Politik bzw. Verwaltung)

Fazit: Recht und Finanzierung

Recht:

- Für innovative Maßnahmen sind teilweise veränderte Regelungen zum Datenfluss und Datenintegration notwendig.
- In Deutschland sollte beispielsweise die Datenintegration insbesondere im Bereich ÖPNV, neue Mobilitätsdienstleistungen und Ticketing angepasst werden.
- Die Liberalisierung des Ticketing gilt als Voraussetzung für die Umsetzung von „Mobility as a Service“.

Finanzierung:

- Viele europäischen Städte konnten EU-Förderprogramme z.B. für die Konzeption, Planung und Umsetzung von Projekten für sich nutzen
- Die europäische Förderkulisse gilt als unübersichtlich und ist durch ein kompliziertes Antragsverfahren geprägt.

Fazit: Übertragbarkeit auf Deutschland und Ausblick

Übertragbarkeit auf Deutschland:

- Viele Ansätze lassen sich auf deutsche Kommunen übertragen. Es braucht jedoch Mut, vor allem zur Umsetzung.
- Es gibt derzeit z.T. rechtlichen Grenzen, z.B. im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung, dem Parkraummanagement sowie dem Datenfluss und der Datenintegration.
- Insbesondere im Bereich Parkraummanagement bedarf es für regulatorischen Maßnahmen zugunsten einer Klimaanpassung deutliche Anpassungen im Rechtsrahmen.

Ausblick:

- Die deutschen Kommunen können bereits heute vielfach handeln und viele Maßnahmen umsetzen, auf Bundes- und Landesebene bedarf es auf der Seite der Gesetzgebung z.T. Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen!

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

**Deutsches Institut für
Urbanistik gGmbH**

Bereich Umwelt

Björn Weber

Teamleiter Umwelt- und
Klimaschutz

Tel.: +49 221340308-10

E-Mail: bweber@difu.de

Paul Ratz

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Tel.: +49 221340308-11

E-Mail: ratz@difu.de

Bereich Mobilität

Martina Hertel

Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Tel.: +49 3039001-105

E-Mail: hertel@difu.de

Dr. Jürgen Gies

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Tel.: +49 3039001-240

E-Mail: gies@difu.de

