

Expertengruppe II zum Nationalen Forum Diesel

Sitzung 28.8.17

Stellungnahme DVF zu TOP 3 und 4 – Entwicklung von Masterplänen / Nationales Kompetenzzentrum Nachhaltige Mobilität

Die Erstellung und Umsetzung von Masterplänen der Kommunen zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist wichtig. Die kurzfristige Bereitstellung eines Fonds des Bundes für Maßnahmen der besonders NO_x-belasteten Kommunen ist sehr zu begrüßen.

Viele Kommunen haben bereits abgestimmte, aktuelle Planwerke. Die Mittel des Bundes sollten dazu eingesetzt werden, konkrete Verbesserungsmaßnahmen für das kommunale Verkehrssystem zeitlich vorzuziehen, die erforderlichen Beschlüsse jetzt zu fassen und umzusetzen.

Die Stichworte Intermodalität/Vernetzung, Digitalisierung/ Intelligente Verkehrssysteme, Automatisierung sind richtige Ansatzpunkte. Sie müssen im Zusammenhang betrachtet werden mit den Themen Antriebe/Kraftstoffe, Beschaffung, Infrastruktur. Es ist eine übergreifende Betrachtung insbesondere mit Expertengruppe 3 – nachhaltige Flotten im ÖPNV – notwendig.

Zur Stärkung der Nachhaltigkeit städtischer Mobilität durch neue Gesetze, Rahmenbedingungen und Projekte gibt es bereits gute Ansätze. Wichtig sind die konsequente Nutzung dieser neuen Optionen und die Anwendung auf breiter Skala. Beispiele:

- von Einzelfahrzeugen hin zur nachhaltigen Flotte; Beispiel Busse, kommunale Nutz- und Dienstfahrzeuge mit E- oder Gasantrieb, ggf. Nachrüstlösung
- von temporären Projekten mit einzelnen Carsharing-Parkplätzen zu dauerhaften Flächenlösung
- Elektromobilität: Parkplätze ausweisen und Ladeinfrastruktur ausbauen

Bei der Errichtung eines Nationalen Kompetenzzentrums für nachhaltige städtische Mobilität sollte berücksichtigt werden, dass es bereits viele kompetente Forschungs- und Beratungsinstitutionen gibt (DIFU, HOLM, Universitäten, DLR, InnoZ etc.). Das Wissen ist da. Es gibt außerdem die „Plattform Urbane Mobilität“ (PUM) als Kooperation zwischen Kommunen und Industrie, sowie Planungen des VDV für eine Kompetenzzentrum. Ein Nationales Kompetenzzentrum sollte daher

- die Umsetzung von Lösungen in der Praxis befördern,
- Lösungen für alle Städte und Regionen unterstützen, nicht ausschließlich für die mit dem Fonds besonders geförderten (NO_x-belasteten) Kommunen
- einen dauerhaften Rahmen für den Austausch der Akteure bieten (über Effizienz von Maßnahmen, Best Practice),
- sich mit bestehenden (PUM) oder geplanten (VDV) Plattformen koordinieren,
- und zu keiner Doppelung von Aufgaben und Aktivitäten führen.

Eine hohe Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität des ÖPNV ist von großer Bedeutung für die Nachhaltigkeit des städtischen und regionalen Verkehrs. Dies zu gewährleisten, ist eine Daueraufgabe. Die zum Ausbau und zur Zukunftssicherung des ÖPNV notwendigen Beträge sind naturgemäß um ein Vielfaches größer als das Volumen des geplanten Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“. Kommunen, Länder und Bund müssen diesem Ziel haushaltspolitisch hohe Priorität geben. Notwendig ist eine Zweckbindung und Priorisierung von Mitteln zu Gunsten von Maßnahmen für die nachhaltige Gestaltung des Verkehrssystems.

Im Einzelnen empfiehlt das DVF folgende Schritte:

Beschaffung/Flotten

- Flotten der öffentlichen Hand auf emissionsfreie oder emissionsarme Antriebe umstellen (Busse, Nutzfahrzeuge, sonstige Dienstfahrzeuge)
- Ausschreibungen/Beschaffungsrecht dafür konsequent anpassen
- Anschaffung nachhaltiger Antriebe auch für den Schienenpersonennahverkehr fördern (Hybridantriebe) und Mehrkosten in Ausschreibungsmodalitäten neutralisieren bzw. positiv gewichten

Infrastruktur

- E-Ladeinfrastruktur ausbauen; prüfen, ob Mittel dafür aus dem Fonds „Nachhaltige städtische Mobilität“ verwendet werden können
- den Aufbau von digitalen Plattformen unter anderem für die Abrechnung von alternativen Kraftstoffen fördern und dabei für einen bundesweit einheitlichen, praxisnahen und transparenten Rahmen – u.a. für Eichvorschriften der Zähler – sorgen
- E-Tankstellen und Wasserstofftankstellen für Hybridantriebe im Schienenpersonennahverkehr fördern
- auch Busflotten mit Erdgas (CNG) durch den Bund fördern

Neue Möglichkeiten nutzen und gesetzlichen Rahmen weiter verbessern:

- Parkplätze für E-Fahrzeuge und Carsharing ausweisen
- Umsetzungsverordnung des Bundes zum Carsharinggesetz erlassen
- Genehmigung von Pooling (Ride-Sharing) im PBefG erleichtern und rechtssicher machen; Nachhaltigkeit/Emissionsreduktion als Ziel und Abwägungsinteresse im PBefG verankern

Smarter vernetzter ÖPNV

- Umsetzung von Strukturen für deutschlandweites E-Ticket weiter vorantreiben
- integrierte digitale Mobilitätsportale unterstützen (Apps)
- ÖPNV-Unternehmen in die Lage versetzen, sich aktiv und erfolgreich bei der Digitalisierung und bei neuen Mobilitätsdiensten zu positionieren
- Echtzeit-Fahrinformationen des öffentlichen Verkehrs für die Verkehrsteilnehmer verfügbar machen
- Open Data vorantreiben; Datenkoordinatoren in den Ländern etablieren

Digitales Verkehrsmanagement/Automatisierung

- Einsatz digitaler Technologien zur weiteren Effizienzsteigerung im ÖPNV, z.B. für Taktverdichtung im schienengebundenen Verkehr
- konsequente Integration der bei Bund, Ländern und Kommunen vorhandenen Straßenverkehrsinformationen und Nutzung zur intelligenten Verkehrssteuerung
- Nutzung digitaler Systeme und Daten zur präzisen Überwachung und Prognose von lokalen Schadstoffbelastungen; rechtzeitige angepasste Verkehrslenkung, ohne dass Verbote nötig werden
- Automatisierung auch mit kommunalen, regionalen Testfelder vorantreiben, analog dem Digitalen Testfeld Autobahn
- Parkplatzsuche durch digitale Plattformen erleichtern (Apps)

Güterverkehr/Logistik

- Bundesförderung für den Einsatz elektrifizierter Lkw aufstocken
- Lösungen für automatisierte, digitalisierte und elektrifizierte Logistikketten zur Versorgung von Metropolregionen unterstützen (siehe auch Ansatzpunkt aus dem Masterplan Schienengüterverkehr); Plattformen zur besseren Integration und Abstimmung der Akteure wie im Hafen Hamburg und Flughafen Frankfurt haben Vorbildcharakter.

Falsche fiskalische Belastungen korrigieren

- EEG/Stromsteuer für stromabnehmenden Verkehrsträger, insbesondere Schienenverkehr, senken
- mit Blick auf lokale/regionale Emissionen: EEG-Belastung für Landstrom senken; Motorenrüstung für Binnenschiffe stärker unterstützen

Sonstiges/Mobilitätsverhalten

- betriebliches Mobilitätsmanagement fördern
- Jobtickets ÖPNV unterstützen
- bessere Voraussetzungen für gezielte Verkehrsträgernutzung/Umstieg schaffen: Radparkhäuser, Park&Ride, E-Parkplätze/Ladestationen an zentralen Knotenpunkten
- sichere und qualitativ hochwertige Infrastruktur für Radverkehr gewährleisten
- Aufenthaltsqualität in Städten weiter erhöhen; auf gute Bedingungen für Fußgänger achten