Mobilitätswende

Wende braucht finanzstarke Städte

[05.06.2025] Das Konzept der autogerechten Stadt hat ausgedient. Künftig im Fokus stehen sollten vielmehr der ÖPNV, das Radfahren und Zufußgehen. Damit das gelingt, müssen attraktive und bezahlbare Alternativen zum Auto geboten werden.

Wenn Kinder den Verkehr der Zukunft malen, dann schwirren Raumschiffe durch Straßenschluchten, Taxis fliegen, Containerschiffe segeln und werden von Solarenergie angetrieben. Züge und Straßenbahnen sind vollautomatisiert unterwegs. Kinder scheinen fest an grüne Energie und technischen Fortschritt zu glauben. Die Städte haben da sehr ähnliche Ziele. Keine Flugtaxis zwar, aber lebenswerte Städte für alle, mit viel Grün, guter Luft und wenig Lärm, mit attraktiven Orten zum Begegnen, Aufhalten, Wohnen und Arbeiten. Die Mobilitätswende in den Städten kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Aber auch die Ansprüche sind immens: Die Menschen wollen sich gut, schnell, sicher und nicht zuletzt bezahlbar in den Städten und im Land bewegen können. Fuß- und Radverkehr, Busse und Bahnen sollen attraktiver, der Autoverkehr soll so umwelt- und stadtverträglich wie möglich werden. Der Verkehrsbereich soll zukünftig einen viel größeren Beitrag zum Klimaschutz leisten als bisher. Die Luft soll noch sauberer werden. Da liegt noch viel Arbeit vor uns.

Autogerechte Stadt hat keine Zukunft

In vielen Städten wird deutlich: Das Konzept der autogerechten Stadt hat keine Zukunft mehr. Zahlreiche europäische Metropolen machen es vor. Wir brauchen mehr Platz für Begegnungen von Menschen und für alternative Mobilitätsarten. Das Herzstück in den Städten muss der Umweltverbund sein, der öffentliche Nahverkehr, das Radfahren und Zufußgehen. Soweit aber sind wir noch lange nicht. Damit das gelingt, müssen den Menschen Angebote für Alternativen zum Auto gemacht werden. Mit Restriktionen allein lässt sich das Ziel nicht erreichen. Die Angebote müssen einfach, attraktiv und bezahlbar sein.

Dabei geht es nicht darum, Autos ganz aus den Städten zu verdrängen – alle, die auf das Auto angewiesen sind, werden auch in Zukunft in die Städte kommen können. Und auch die Anlieferung wird gesichert sein. Unnötige Fahrten durch die Innenstadt sollten aber vermieden werden. Um das zu erreichen, gibt es bereits in einer Reihe von Städten intelligente Verkehrsmodelle zum Beispiel für die letzte Meile. In so genannten City-Hubs deponieren mehrere Paketdienste ihre Sendungen für die direkte Umgebung. Wenn das mit leisen, sauberen Leichtfahrzeugen sogar in der Nacht geschieht, wird die Schadstoffbelastung gesenkt und der Verkehr vor Ort entlastet.

Die Verkehrssituation ist von Stadt zu Stadt unterschiedlich. Notwendig sind deshalb passgenaue Konzepte vor Ort und ein Mix aus innovativen Lösungen. In vielen Städten wird intensiv an Mobilitätsangeboten und Verkehrskonzepten der Zukunft gearbeitet. Zu nennen sind hier etwa die Verlagerung auf umweltschonende Verkehrsträger, Verkehrsvermeidung, der Einsatz klimaneutraler Antriebe, Car- und Bikesharing-Konzepte sowie eine bessere Parkraumbewirtschaftung.

Zu enge Grenzen

Damit neue Ideen und Konzepte erprobt und entwickelt werden können, muss jedoch der Rahmen stimmen. Bislang sind viele gute Ideen nicht umsetzbar, weil die Gesetze das nicht hergeben. So können beispielsweise Tempolimits und Mischverkehrsflächen immer noch nicht überall dort eingesetzt werden, wo sie wirklich gebraucht werden. Das ist völlig aus der Zeit gefallen. Das Straßenverkehrsrecht setzt den Städten noch immer viel zu enge Grenzen – auch nach der jüngsten Novelle der Straßenverkehrsordnung. Städte wissen, was vor Ort erforderlich ist. Und die örtliche Politik ist nah am Menschen und demokratisch legitimiert. Nichts spricht gegen mehr Entscheidungs- und Gestaltungsspielräume für die Städte. Im europäischen Ausland haben die Behörden da auf lokaler Ebene oft mehr Handlungsmöglichkeiten.

Viele Städte wollen den öffentlichen Nahverkehr ausbauen. Dafür brauchen wir massive Investitionen in den Erhalt und vor allem in den Ausbau von Bussen, Bahnen, Tunneln, Brücken und Schienen. Nur dann wird der Umweltverbund attraktiver für die Menschen, nur dann können Personen und Lasten schneller befördert werden. Das ist der einzige Weg, wenn die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppelt werden sollen, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Und auf die hat sich Deutschland verpflichtet. Es klingt nach Endlosschleife, aber es stimmt – die Verkehrswende gibt es nicht zum Nulltarif. Moderne Busse und Bahnen, engere Taktung und Verzahnung im Nahverkehr, bessere Verbindungen ins Umland, digitale Verkehrslenkung – all das braucht eine gute finanzielle Ausstattung. Denn das sind Investitionen in eine nachhaltige Zukunft.

Finanzen neu verteilen

Ohne zusätzliche Mittel ist ein Ausbau des Bus- und Bahnverkehrs nicht möglich. Im Gegenteil: Mit den aktuell zur Verfügung stehenden Mitteln für den ÖPNV ist nicht einmal das derzeitige Niveau zu halten. Eine ganze Reihe von Städten ist angesichts der dramatischen Haushaltslage vor Ort bereits gezwungen, Fahrpläne auszudünnen und Strecken abzubestellen. Die Städte steuern auf ein schlimmes Rekorddefizit zu. Sie können die Verluste des ÖPNV nicht mehr länger auffangen, zumal gleichzeitig Betriebs- und Personalkosten weiter steigen. Deshalb setzt sich der Deutsche Städtetag auch grundsätzlich für eine neue Finanzverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen ein. Die Kommunen erledigen ein Viertel der Aufgaben, erhalten aber nur ein Siebtel des Steueraufkommens. Das kann nicht gutgehen. Bundes- und Landespolitik können die Mobilitätswende initiieren, aber umgesetzt werden muss sie von den Städten und Gemeinden. Dafür brauchen diese die nötigen Mittel.

Das Sondervermögen von 100 Milliarden Euro für die Infrastruktur in Ländern und Kommunen und die weiteren 100 Milliarden des Klimatransformationsfonds können einen wichtigen Beitrag dazu leisten. Entscheidend ist jetzt, dass von dem zusätzlichen Geld ein möglichst großer Anteil direkt in den Städten ankommt. Und wir brauchen sehr einfache, unbürokratische Verfahren, damit wir flexibel und zügig genau das kaufen, bauen, umbauen, regeln und gestalten können, was vor Ort dringend gebraucht wird.

Verbindliche Verabredungen treffen

Auch verbindliche Verabredungen für den Ausbau und die Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs müssen in dieser Legislatur in Angriff genommen werden. Ein von der Ampelkoalition im Bund in der vorherigen Legislatur versprochener Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV wurde zwar mit Ländern und Kommunen ausgehandelt, aber nicht abgeschlossen. Es fehlten die finanziellen Zusagen des Bundes. Die neue Bundesregierung muss das Thema nun zukunftsgerecht angehen. Die umfangreichen Vorarbeiten aus der letzten Legislatur bieten solide Anknüpfungspunkte für eine zukunftsfähige Finanzierung des ÖPNV.

Um diesen bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen, brauchen wir zudem eine bessere Grundfinanzierung. Dafür sollte der Bund die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ab 2027 von heute zwei auf drei Milliarden Euro jährlich anheben. Es braucht eine Anschubfinanzierung für mehr klimaneutrale Antriebe und moderne Betriebshöfe im ÖPNV. Schließlich müssen auch mehr Regionalisierungsmittel für den öffentlichen Nahverkehr eingesetzt werden. Wichtig ist darüber hinaus, die Entwicklung der Trassen- und Stationspreise zu deckeln, damit die Kosten nicht durch die Decke gehen. Kommunale Verkehrspolitik ist immer auch Finanzpolitik.

Deutschlandticket dauerhaft

Das Deutschlandticket ist ein Erfolgsmodell. Es zeigt, dass mehr Menschen umsteigen wollen. 15 Millionen Menschen nutzen täglich das Ticket, weil es ihren Alltag erleichtert. In aktuellen Umfragen etwa des ADAC spricht sich eine übergroße Mehrheit dafür aus, dass das Ticket erhalten bleibt. 78 Prozent befürworten zudem die Sanierung und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Deshalb muss die Politik eine langfristige Finanzierung für das Deutschlandticket aufsetzen. Wir wollen nicht jedes Jahr langwierige Debatten über die Verlängerung des Tickets führen.

Die erfolgreiche Transformation von Verkehr und Mobilität erfordert mutige Entscheidungen und langfristige Planungen für die Zukunft unserer Kinder. Mit an Bord bei dieser Reise ist auch grüne Energie, und nicht zuletzt wird der technische Fortschritt seinen Beitrag leisten. Die Städte können – ausgestattet mit dem nötigen Handlungsspielraum und ausreichenden Ressourcen – viel bewegen. Vielleicht fliegen dann irgendwann auch Flugtaxis.

()

Der Beitrag ist in der Ausgabe Mai/Juni 2025 von stadt+werk erschienen. Hier können Sie ein Exemplar bestellen oder die Zeitschrift abonnieren.

Stichwörter: Mobilität, Deutscher Städtetag (DST), Mobilitätswende