VCD Mobilität für Menschen.

Mobilität
für Menschen

Gut ankommen

Stichpunkte zur kommunalen Mobilitätspolitik (in NRW)

Iko Tönjes, 14.10.25

Einleitung

- **Mobilitätspolitik** hat hohe Bedeutung für den Alltag der Menschen wie für die Nachhaltigkeit und die Kommunen.
- Die **Kommunen** sind für große Teile der Verkehrspolitik zuständig (kommunale Straßen, ÖPNV, Parken), haben aber erhebliche finanzielle und gesetzliche Einschränkungen.
- Es folgt eine knappe **Skizze von Lösungsstrategien**
- Ergänzend Überlegungen zu erfolgreicher **Kommunikation**
- Und der Blick auf **Erreichtes u. Kernprobleme** (s. Anhang)

Ziele der Mobilitätspolitik

- **Gute Mobilität** u. leistungsfähiger Verkehr (Quantität u. Qualität)
- Konsequente **Nachhaltigkeit** und Umweltschutz (ökologisch)
- Reale **Teilhabe** für alle und „Bezahlbarkeit“ (sozial)
- **Effizienz** und Priorisierung (ökonomisch)

Grundfragen:

- Was wirkt stark und flächenhaft für Teilhabe und Nachhaltigkeit?
- Was ist gut kommunizierbar und konsensfähig?
- Was ist schnell umsetzbar und wenig aufwendig?

Aus dem Merit Order-Konzept Düsseldorf

Handlungspfade	Investition [Mio. €]	Laufende Kosten [Mio. € p.a.]	CO_2 Reduktion [k t CO_2/a]	Vermeidungskosten [Euro/t]
1 Vermeidung Fahranteil MIV und GDV				
Mobilitätsmanagement und Optimierung MIV	4,4	-16,7	38,5	-419
Stärkung Radverkehr	168,9	2,3	27,0	270
Stärken New Mobility	33,7	0,6	27,4	79
Stärkung ÖPNV	940,6	132,5	75,6	2.187
Mobilitätsvermeidung und Optimierung GDV	0,4	0	k.A.	k.A.

Leitlinien 1

- Mehr **managen** als bauen (konsequent nach Anforderungen der (auch potenziellen) Kunden und den politischen Zielen, das geht viel schneller und ist weniger aufwendig.
- **Kommunikation** ist entscheidend für Politik wie für praktisches Verhaltensänderungen.
- **Strategisches Programm und Umsetzung vor Ort** zusammenbringen, Übergangsphasen gut überstehen.
- **Straßenraum** ist kritischer Faktor („Verkehrspolitik beginnt an der Haustür“): Raumaufteilung, Parken, Rad-/Fußverkehr, Thema Sicherheit, Lebensqualität, Sozialfunktion, Klimaanpassung.

Wanderbaumallee Köln

Leitlinien 2

- Verkehr (und Abstellen) **steuern** statt festen „Bedarf“ vorgeben.
- **Technik** plus Verhalten /Organisation (soziale Technik) sind wichtig für Klimaschutz.
- **Auto** ist wesentlicher Teil eines nachhaltigeren Verkehrs (Technik, gemeinsamer und nachhaltiger nutzen).
- **Öffentlichen Verkehr** weiter denken, hochwertiges Gesamt-System als echte freizügige und komfortable Alternative.
- Neue **Kultur der gemeinsamen Mobilität** entwickeln und fördern (statt sozial isolierender „privater“ Pkw-Nutzung).
- **Raum und Zeit** managen, für weniger, nachhaltigeren und gleichmäßigeren Verkehr.

3-4 strategische Felder

Die bekannten 3-4 „V“ und die 2 „P“ der Verkehrsplanung

- Verkehr (erzwungene Fahrten) **vermeiden**
  (Raum- und Sozio-Management),
- Verkehr **verlagern** auf verträglichere Formen
  (Angebote = **Pull** und Steuerung = **Push**
  – sachlich, räumlich und zeitlich abgestimmt),
- Verkehr **verbessern** in allen Arten
  (technisch und in der Nutzung)
- (Verkehr **vernetzen** – real und digital)

8 Basisbereiche

- **Mobilitäts-Management** für Standorte, Quartiere, Regionen
- **Öffentlicher Verkehr** (Bahn, Bus, Bedarfsverkehr plus Mitfahren) mit Angebot, Verlässlichkeit, Info, Qualität, Management, Tickets
- **Motor. (Straßen-)Verkehr:** Technik, Nutzung, Abstellen, Kosten
- **Verkehr mit eigener Kraft:** Fuß, Rad, Straßenraum
- **Wirtschaftsverkehr** für Personen und Güter
- **Fernverkehr** mit Bahn/Bus, Straße, Flug
- **Infrastruktur** Bahn, Straße, Wasserstraße, Digital
- **Rahmen:** Politik, Verwaltung, Recht, Finanzen und Preise, Wirtschaft, Zivilgesellschaft

Wirtschaftsverkehr und Fernverkehr kommunal nicht vernachlässigen. Mobilitätsmanagement ist das Dach und die Steuerungsinstanz, deswegen ganz oben (und möglichst überall).

Schlüsselfelder 1

Schlüsselfelder der kommunalen Mobilitätspolitik mit einigen konkreten Stichpunkten:

- **Mobilitäts-Management** für Standorte, Quartiere, Region: Verkehrssparen (Raum- u. Zeitmanagement), Kommunikation u. Basisinfo, Flotten-Management (E-, Sharing), Parken u. Mitfahren, Logistik (Güterverkehr),
- **ÖV-Management** (wichtig neben Angebot und Infrastruktur): Verlässlichkeit + aktive Mobilitäts-Garantie, Transparenz u. Informations-System, Themen Sicherheit, Zugänglichkeit, Usability – Kundenzufriedenheit u. Effizienz, Angebots- und Betriebsoptimierung,
- **ÖV-Angebot** mit Transparenz u. Freizügigkeit: Garantieangebot und Platzkapazität, Bahnangebot sichern und erweitern (v.a. RE-Kapazität), Regionalbus + Flächen-Bedarfsverkehr (mit Taxi) nach NRW-Standards, Öffentlichen IV einbeziehen (Sharing, Mitfahren)

Schlüsselfelder 2

Rad +Fuß +Straßenraum: Aufenthalts-Qualität /Klimaanpassung, Sicherheit mit Sichtachsen (+ Tempo 30), Fahrradstr./-spuren (+ sichere Kreuzungen) für durchgehende Routen, Rad Abstellen (+ Klau-Prävention) +Ruhebänke, Regionale Radwege, Barrierefreiheit verbessern, Parken ordnen, Themen (S-)Pedelecs, Scooter,

Strecken (Bahn, Straße): störungsarm /resilient u. flexibel /leistungsfähig (mit kleineren Maßnahmen, Sanierung u. Modern.), ÖPNV-Stationen aufwerten (Wetterschutz, Komfort in Knoten, Sicherheit), E-Infrastruktur

Auto im Blick: E-Antrieb /Downsizing, Sharing /Mitfahren, Tempo (+ Kontrolle), Parkraum-Management

(**Rahmen**: Vorhaltekosten ÖPNV u. Investitionen in Infrastruktur langfristig sichern (Bund ist gefragt), Prozesse +Personal verbessern,
Politische Kommunikation +Beteiligung,
Wirtschaft und Zivilgesellschaft wesentlich einbeziehen,
Gesetze und Haushalte anpassen)

Fazit 1

- **Schnelle Verbesserungen planen, mehr managen als bauen**
- **Nachhaltiges Mobilitätsmanagement als Schlüssel- und Steuerungsinstrument**
- **Angebote (Pull) + Steuerung (Push) wirken nur zusammen schnell und stark**
- **Umsetzung und Pfad (Zwischenphasen) immer mitdenken**
- **Kommunikation als Erfolgsfaktor, Infos aktiv bereitstellen**

Fazit 2

- **Breiten Konsens anstreben, über Wahlperioden hinaus**
- **ÖPNV weiter/ neu denken, Garantie-Angebot, Verlässlichkeit, Komfort, Transparenz, inkl. öffentlichem IV (Mitfahren, Taxi)**
- **Auto im Blick halten, verträglichere Fahrzeuge und Nutzung, Kultur des „Gemeinsam Fahren“ entwickeln**
- **Straßenraum inkl. Parken ist politisches Streitthema, Strategie und lokale Maßnahmen zusammenbringen**
- **Probleme der Finanzierung, Prozesse, Realisierung staatlich lösen**

Konsequent im politischen Ziel, flexibel in der Umsetzung, angepasst in der Darstellung

Anhang: Kommunikation 1

- Kommunikation ist **Schlüsselfaktor**, politisch und praktisch, auf dieser Ebene gibt es noch Erkenntnisprobleme bei Akteuren
- **Inhalte** verständlich + anschaulich: klares Zielbild u. nachvollziehbarer Pfad, in Geschichten +Bildern, auf gutes barrierefreies Design achten
- Gut aufbereitete **Fakten** und Planungen, nicht nur Fach“vorlagen“
- Auf (echte) **Interessen u. Ängste** eingehen, Vorteile präsentieren, Nachteile nennen, Übergangsphasen überstehen
- **Verbündete** finden und schaffen, **Gegner** und deren Argumente kennen, Aktiv statt reaktiv handeln (mit eigener Lautstärke und wiederholt),
- **Kognitive und Gruppen-Prozesse** beachten, z.B. Default-Effekt, Ankereffekt, Statistikfehler, Bestätigungsfehler, Gruppendynamik, Dunning-Kruger-Effekt, Risikoaversion, Ohnmachtsgefühl
- Belastete **Begriffe** und Aussagen vermeiden („Wende“?, „Umweltverbund“, Car ist nicht over! „Verbote“..)

Anhang: Kommunikation 2

- Positive persönliche u. politische Aktivitäten **einfach** machen, Informationen einfach zugänglich machen
- Positive **Faktoren**: Selbstwirksamkeit +Fairness +Gemeinsamkeit
- In **Schritten** handeln: Testen +Flexibilität (Reallabor), Phasenkonzepte, Rückholbare Entscheidungen

Anhang: Zur Lage 1

- (Langfristig) **Erreichtes** anerkennen: beruhigte Innenstädte, Radnetze, ÖV-Verbesserungen (D-Ticket, Angebot), Umweltgesetze,..
- **Folgerungen der K-Wahl**: kein „Umsturz“ erfolgt, Rollback verhindern, Besser und schneller werden! Breiten Konsens finden,
- **Grundprobleme**:
  - Politische Konsequenz (strategische Prioritäten vor Ort umsetzen) + Übergangsphasen,
  - Geld + praktische Realisierung, Förderprogramme
  - Ideologie und Trigger(begriffe), Kommunikations-Schwächen

Anhang: Zur Lage 2

- **Politik u. Beteiligung**: formale Beteiligung, Aktivitäten u. Verbände, Eigeninitiativen
- **Organisation**: staatliche Ebenen EU /Bund /Land /Kommunen, Fach-Verwaltungen (Mobilität / ÖPNV /Straße, Umwelt,..), Zivil-Gesellschaft, Basis-Gesetze, Finanzstruktur (Finanzströme, öffentl. Haushalte)
  - s. nachfolgend

Anhang: Zur Lage 3 - Stichpunkte

Ebenen (in Kürze):

- Bund macht Gesetze und hat großes Steuer-Aufkommen (ist zuständig u.a. für B-Fernstraßen u. DB, Mitfinanzierung ÖPNV),
- Land macht konkreten ÖPNV-Rahmen und verteilt Mittel (zuständig f. ÖPNV-Gesetz, Landesstraßen, Kommunalaufsicht, Genehmigungen),
- Kommunen sind für ÖPNV und komm. Straßenverkehr verantwortlich, außerdem Kommunal-Verbände (Verbünde, andere Zweckverbände),

Verwaltungen (nur Namen):

- Allgemein u. Umwelt: BMV, MUNV NRW, Bez.Regierungen, Regionalräte, BALM, LANUK, UBA, Kommunalverbände (DST, LKT, StGB),
- Straße: BASt, FBA, Autobahn GmbH, StraßenNRW, AGFS (entsprechend für ÖV?), FGSV
- Öffentl.Verkehr: EBA, BNetzA, DB-Konzern, DB InfraGo, DB Regio, Bahnunternehmen +Verbände (VDV, Allianz pro Schiene, Mofair, Güterbahnen, Bahnindustrie), Fokus Bahn, ÖPNV-Verbände (VRR, goRheinland / VRS, NWL), Zukunftsnetz Mobilität NRW,

Anhang: Zur Lage 4 - Stichpunkte

- **Basisgesetze**:
  Kommunen (GemO), Straße (StVO, StrWG, BFernstrG),
  ÖPNV (PBefG, ÖPNV-G NW) Bahn (AEG),
  Finanzierung (RegG, GVFG, GFG + Haushalte)
- **Zivilgesellschaft**:
  Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (und Mitglieder), LAG21,
  Bündnis für Mobilität NRW, DVWG, Bürgerinitiativen
- **Fachmedien** …

Das Bündnis für sozialverträgliche Mobilitätswende:

Anhang: Daten 1

- **Klimafakten**

1 / 2	(ca. 50%) der CO2-Emissionen im Verkehr bis 2030 zu vermeiden in weniger als 10 Jahren - nach 30 Jahren etwa gleichbleibender Werte (bei ca. 165 Mio.to) und davor 40 Jahren stark steigender Werte!
1 / 3	der CO2-Emissionen im Verkehr durch Güterverkehr
4 / 5	der km im Personenverkehr auf Wegen länger als 10 km (noch 2 / 3 auf Wegen > 20 km), (aber 3/4 der Wege < 10 km)
2 / 3	der km im Personenverkehr nicht aus Großstädten (30% Großstädte, 25% Mittelstädte, 45% Kleinstädte / ländlicher Raum)
3 / 4	der km keine Arbeits- oder Ausbildungswege (ca. 20% Arbeit, 5% Ausbildung, 50% Freizeit u. Besorgung, 15% Dienstwege, 5% Begleitung)
3 / 4	der Personen-Km durch motorisierten Individualverkehr (75% MIV - dar. 20% Mitfahr.-, 19% ÖV, 6% Rad+Fuß; Zum Vergleich: Schweiz: 74% MIV, 20% ÖV, 6% Rad+Fuß; Niederlande: 74% MIV, 13% ÖV, 11% Rad+Fuß)
3 / 4	der CO2-Minderung durch Antriebswechsel erreichbar (MIV + ÖV + Güterv., nach regionaler Modellrechnung, Werte abhängig vom polit. Rahmen; in diesem Modell dazu 10% durch Verkehrssparen und Steuerung MIV, 10% durch Umstieg auf ÖV, 5% durch Rad+Fuß)
1 / 3	zu den Verkehrs-Emissionen hinzu für Produktion u. Ausland (etwa 20 Mio.to durch internat. Luftverkehr aus D.; 15 Mio.to Infrastruktur-Bau; 20 Mio.to Fahrzeug-Produktion; ?? See-Schifffahrt)

Anhang: Daten 2

- **Verkehrsfakten (Deutschland)**

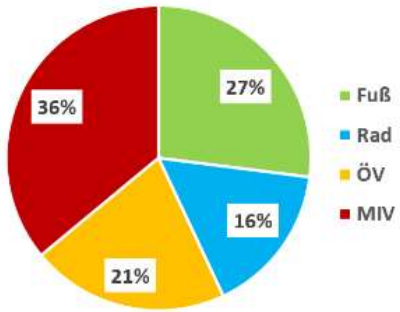
Verkehrsleistung ÖPNV (nach Corona) ca. **10** Mrd. Fahrgäste/J., **100** Mrd.km
dazu Fernverkehr **40** Mrd.km
(30 Mio. Fahrgäste pro Tag, 2/3 der ÖV-Verkehrsleistung elektrisch)
Vorhandene Plätze im ÖPNV ca. (i.d.R. tägl. mehrf. genutzt) **10** Mio.
Verkaufte D-Tickets **13** Mio.

Verkehrsleistung Pkw im Jahr (inkl. Fernv.) **55** Mrd. Personen/J., **900** Mrd.km
ohne Fernverkehr geschätzt **550** Mrd. km
Vorhandene Sitzplätze Pkw ca. (an einem Tag genutzt: 60%) **200** Mio.
(Anteil echte E-Fahrzeuge: ca. 3%)

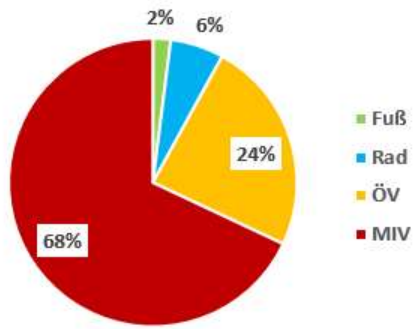
Verkehrsanteil ÖPNV in Metropolen (MiD 2017): **20% u. mehr**
Verkehrsanteil ÖPNV außerhalb v. Großstädten: **6- 8%** (viel Schulverk.)
ÖPNV einzige Verkehrsart mit hoher Unzufriedenheit bei Nutzer(innen)

CO2-Emission Verkehr (ohne Fahrzeuge u. Infrastr.) **144** Mio. t. in 2024
Zielwert 2030 lt. KSG bisher **82** Mio. t.
Kumulierte Lücke 2024 – 2030 (lt. UBA) **180** Mio t.

Modal Split (Wege Bewohner) Düsseldorf 2018



Modal Split (Personen-km) Düsseldorf 2018



- km inkl. Auswärtige

Anhang: Daten 3

- **Finanzdaten (Deutschland)**
  - Im Blick: **Gesamtverkehr** und Gesamtwirtschaft.
    Grobe Zahlen zum jährlichen Finanzvolumen (Betrieb u. Invest.):
  - Zahlen zum **Straßenverkehr (MIV)**:
    Private Kosten: Pkw-Kauf 90 Mrd.€, Parkplätze (inkl. Baukosten) + Kraftstoff + Betrieb 130 Mrd.€ (darin 35 Mrd.€ Steuern),
    insgesamt also ca. **220 Mrd.€**.
    Hinzu kommen externe Kosten (Umwelt z.T. über CO2-Preis und Maut abgedeckt, aber es fehlen mind. 10 Mrd.€ Klima-Kosten, außerdem soziale Unfallkosten und weitere, Berechnung z.T. umstritten)
    (Gedankenspiel: Personal-Kosten privater Fahrtätigkeit **130 Mrd.€**).
    Öffentliche Ausgaben für Straßen ca. **30 Mrd.€**.
  - Zahlen zum **Öffentlichen Nah-Verkehr** (inkl. Bahn, ohne Fern, Güter):
    Ausgaben ca. **30 Mrd.€ (+x)**, davon
    ca. **14 Mrd.€** Einnahmen: 9 Mrd. Tickets, 5 Mrd. Ausgleich für vergünstigte Preise (D-Ticket, Schwerbeh., Ausbildung)
    ca. **16 Mrd.€ allg.** öffentliche Mittel und Vergünstigungen inkl. Investitionen.