

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/21008 –**

Das Bündnis für moderne Mobilität unter der Berücksichtigung des Sonderberichts „Nachhaltige urbane Mobilität in der EU“ des Europäischen Rechnungshofs

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bündnis für moderne Mobilität ist als Zusammenschluss zwischen Bund, Ländern und kommunalen Spitzenvertretern im Herbst 2019 gegründet worden. Seither hat das Bündnis, nach Kenntnis der Fragestellenden, zwei Mal getagt. Hierbei wurden neben der Konstituierung des Bündnisses zum einen die Zielsetzung des Zusammenschlusses klarer definiert sowie die Mitglieder des Bündnisses benannt und andererseits eine Themenliste erarbeitet, die festlegt, worin die inhaltliche Arbeit bestehen soll (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/buendnis-fuer-moderne-mobilitaet.html>).

Des Weiteren hat der Europäische Rechnungshof im Frühling 2020 einen Sonderbericht (Nummer 6/2020) über nachhaltige urbane Mobilität in der EU herausgegeben. Die Teilüberschrift „Ohne das Engagement der Mitgliedsstaaten sind keine wesentlichen Verbesserungen möglich“ lässt darauf schließen, dass bis dato noch keine wesentlichen Fortschritte im Bereich der nachhaltigen urbanen Mobilität erreicht werden konnten. Obwohl die EU Kommission in ihrem Paket zur Mobilität in der Stadt rund 13 Mrd. Euro für den Zeitraum 2014 bis 2020 für umweltfreundlichen Stadtverkehr zur Verfügung stellte, kommt der Europäische Rechnungshof in seinem Bericht zu dem Ergebnis, dass unter anderem der innerstädtische Autoverkehr nicht signifikant zurückgegangen ist und sich die Luftqualitätsindikatoren nur geringfügig verbessert haben und die Treibhausgasemissionen durch den Straßenverkehr sogar stetig gestiegen sind. Insbesondere moniert der Europäische Rechnungshof den fehlenden gesetzlichen Zwang in den Mitgliedstaaten im Hinblick auf Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität.

In ihrem Ressortbericht (Berichtsbogen gemäß Anlage zu § 6 Absatz 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bundesregierung und Deutschem Bundestag in Angelegenheiten der Europäischen Union [EUZBBG] und Nummer II.3 der Anlage zu § 9 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union [EUZBLG]) verweist die Bundesregierung, konfrontiert mit den Aussagen des Europäischen

Rechnungshofs, auf die Zuständigkeit der Länder und Kommunen im Hinblick auf das Thema.

Im Rahmen der 77. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 17. Juni 2020 sagte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Nachfrage, dass sich auch das Bündnis für moderne Mobilität mit dem Bericht des Europäischen Rechnungshofs befassen würde.

1. Wurde der Bericht des Europäischen Rechnungshofs (Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs Nummer 6/2020 – Nachhaltige urbane Mobilität in der EU: Ohne das Engagement der Mitgliedstaaten sind keine wesentlichen Verbesserungen möglich –) bereits mit den Teilnehmenden des Bündnisses für moderne Mobilität besprochen, und was waren die Ergebnisse dieser Konsultation?

Wenn nein, warum nicht, und wann ist eine Konsultation geplant?

8. Wie oft hat das Bündnis für moderne Mobilität mittlerweile getagt?

Die Fragen 1 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein. Bisher fanden zwei Sitzungen des Lenkungskreises des Bündnisses für moderne Mobilität statt. Diese haben sich insbesondere mit Fragen von Struktur und Arbeitsweise sowie mit der Festlegung von prioritär zu behandelnden übergeordneten Themen beschäftigt.

2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung für Deutschland aus dem Bericht des europäischen Rechnungshofs allgemein, und welche Aufgaben ergeben sich hieraus nach Ansicht der Bundesregierung für das Bündnis moderne Mobilität?

Der Europäische Rechnungshof hat das im Dezember 2013 von der Europäischen Kommission veröffentlichte „Urban Mobility Package“ einer Bewertung unterzogen, um zu beurteilen, ob es zweckmäßig ist und die geplanten Ergebnisse erwarten lässt. Im Sonderbericht Nr. 06/2020 stellt der Europäische Rechnungshof fest, dass in der Europäischen Union kein eindeutiger Trend zu nachhaltigeren Verkehrsträgern im Bereich der urbanen Mobilität erkennbar ist.

In Deutschland liegt die städtische Mobilitäts- und Verkehrsplanung vor allem in der Zuständigkeit der Länder und Kommunen. Der Bund setzt lediglich den Rahmen. Die Bundesregierung fördert das Ziel der nachhaltigen Gestaltung des städtischen Verkehrs mit zahlreichen Instrumenten. Das Bündnis für moderne Mobilität dient einer besseren Abstimmung der einzelnen Ebenen.

3. Plant die Bundesregierung die verpflichtende Einführung von sogenannten Nachhaltigkeitsplänen für städtische Mobilität (SUMP), so wie es der Europäische Rechnungshof vorschlägt?

Wenn nein, warum nicht, und welche Ansicht vertreten dazu die verschiedenen Teilnehmenden des Bündnisses für moderne Mobilität?

Die Planungshoheit liegt bei den Kommunen. Laut den Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofes sollen Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität für jene Kommunen verbindlich gemacht werden, die eine Förderung aus EU-Mitteln erhalten. Nach Auffassung der Bundesregierung ist dies insbesondere vor dem Hintergrund der Bemühungen zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz in vielen deutschen Städten sowie mit Blick auf einen effizienten Ein-

satz öffentlicher Mittel, zu begrüßen. Zum bisherigen Inhalt der Gespräche des Bündnisses für moderne Mobilität wird auf Frage 1 verwiesen.

4. Was wird die Bundesregierung im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf Bundesebene unternehmen, um die schlechten Ergebnisse des Rechnungshofberichts für die deutschen Städte zu verbessern, bzw. was plant das Bündnis für moderne Mobilität gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium, um bei kommenden Berichten des Europäischen Rechnungshofs zu diesem Thema besser abzuschneiden?

Die Kommunen sind für die Verkehrsplanung vor Ort zuständig. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterstützt die Kommunen durch die Arbeit des Nationalen Kompetenznetzwerkes für nachhaltige urbane Mobilität (NaKoMo). Das Netzwerk soll Kommunen, Länder und den Bund untereinander und mit weiteren relevanten Experten und Stakeholdern deutschlandweit vernetzen. Die Kommunen werden für den Wandel zu einer nachhaltigeren Mobilität weiter befähigt. Den inhaltlichen Kern der Arbeit des NaKoMo bilden jährliche Konferenzen, eine digitale Austauschplattform (www.nakom.o.de) sowie regelmäßig stattfindende Workshops zu ausgewählten Themenbereichen.

Im Bündnis für moderne Mobilität wird der Bund gemeinsam mit den Ländern und kommunalen Spitzenverbänden strategische Lösungsansätze erarbeiten. Insbesondere soll für die Kommunen mehr Gestaltungsspielraum ermöglicht werden: Kommunen sollen Mobilität rechtssicher so gestalten können, dass sie den Bedürfnissen der Menschen vor Ort gerecht wird. Der öffentliche Verkehrsraum muss sich auf den verändernden Mix aus Individual- und öffentlichem Verkehr ausrichten und dabei den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln den notwendigen Platz einräumen.

5. In welcher Höhe hat Deutschland aus den zur Verfügung stehenden europäischen Fonds (Europäischer Struktur- und Investitionsfonds und über die Fazilität „Connecting Europe“) in der letzten Förderperiode Mittel für den Bereich Verkehr für urbane Mobilität abgerufen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
6. Für welche Projekte wurden diese Mittel konkret eingesetzt (bitte genau auflisten)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat für die urbane Mobilität keine Mittel aus der Fazilität „Connecting Europe“ abgerufen.

Für die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds kommt für eine Förderung des Bereichs „Verkehr für urbane Mobilität“ nur der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in Betracht. Hier gab es weder in der letzten Förderperiode 2007 bis 2013 noch in der laufenden Förderperiode 2014 bis 2020 EFRE Programme des Bundes bzw. EFRE geförderte Projekte des Bundes, da die Umsetzung der EFRE Förderung in Deutschland durch regionale Förderprogramme der Länder erfolgte. Zu den regionalen EFRE Förderprogrammen der Länder liegen der Bundesregierung keine projektspezifischen eigenen Informationen vor.

7. Welche Daten stellt Deutschland der europäischen Kommission (KOM) zur Verfügung, um die Fortschritte für einen nachhaltigen urbanen Verkehr zu dokumentieren?

In seinem Bericht empfiehlt der Europäische Rechnungshof unter anderem, dass die Europäische Kommission nach Durchführung einer Folgenabschätzung und vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses dieses Prozesses Rechtsvorschriften vorschlägt, in denen die Mitgliedstaaten zur regelmäßigen Erhebung und Übermittlung einschlägiger Daten zur urbanen Mobilität aufgefordert werden. Ob und gegebenenfalls wie die Europäische Kommission diese Empfehlung umsetzt, ist abzuwarten.

9. Welche Themen der Themenliste (Parken, Ausbau von Infrastruktur für alternative Antriebe, Rad- und Fußverkehr, innerörtliche Geschwindigkeit und Vision Zero, digitale Vernetzung des öffentlichen Verkehrs sowie intermodale Vernetzung und Vereinheitlichung und Vereinfachung von Prozessen bei Fördervorhaben) wurden innerhalb des Bündnisses für moderne Mobilität bereits besprochen, und mit welchem Ergebnis bearbeitet (bitte einzeln nach Themen die Ergebnisse auflisten), und wie sieht der Zeitplan für die Themen aus, die ggf. noch nicht bearbeitet wurden?

Zu allen genannten Themen wurden im Bündnis für moderne Mobilität Arbeitsgruppen gebildet, die ihre Arbeit aufgenommen haben. Im Rahmen der geplanten dritten Lenkungsreissitzung im September 2020 werden erste Zwischenergebnisse diskutiert. Der Zeitplan wird im Verlauf der weiteren Diskussion festgelegt werden.

10. Welche Vorhaben, die sich aus dem Bündnis für moderne Mobilität ergeben, plant die Bundesregierung, noch in dieser Legislaturperiode umzusetzen?

Hierzu können aktuell noch keine Aussagen getroffen werden.