

Innovationspaket städtische Mobilität

Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Das Maßnahmenpaket setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen. Sie sollen sowohl konjunkturelle Impulse setzen, als auch die in der aktuellen Krise begonnene Entwicklung der aktiven Mobilität in Hinblick auf eine städtische Verkehrswende verstetigen. Kurzfristig ist es das Ziel, den Öffentlichen Verkehr (ÖV) durch die Aufrechterhaltung des aktuellen Angebots zu sichern sowie durch Angebotserhöhung den Komfort und Abstand zwischen Fahrgästen zu maximieren, um langfristige Verlagerungseffekte vom ÖV auf den motorisierten Individualverkehr zu vermeiden. • Wesentlich ist, den städtischen öffentlichen und nicht motorisierten Nahverkehr noch attraktiver zu gestalten und seine Transformation durch Investitionen in eine geeignete Infrastruktur zu beschleunigen. Dazu gehört ebenso der Ausbau und die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Angebots, insbesondere auch zur besseren Anbindung des Umlandes, sowie der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. <ul style="list-style-type: none"> a) kurzfristige Sofortmaßnahmen zur Absicherung des ÖPNV-Betriebes • Rettungsschirm für private und kommunale ÖPNV-Unternehmen zum Ausgleich von Fahrgeldausfällen • b) Maßnahmen zur Angebotsausweitung & Attraktivitätssteigerung des ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> • Investitionsförderung für Schnellbussysteme mit eigenen Trassen zur Erhöhung von Kapazität (durch längere Busse) und Umlaufgeschwindigkeiten und den Straßenbahnausbau, insbesondere, aber nicht ausschließlich, mit besonderem Gleiskörper • Digitalisierungsoffensive (Nachfragesteuerung, Verknüpfung ÖPNV mit v.a. nachhaltigen Formen von Bikesharing und Carsharing-Konzepten) bei Routenplanung, Buchung und Abrechnung) • Verstetigung der E-Bus-Förderung, Öffnen des Förderprogramms für KMU durch Wegfall der Mindestanzahl von 5 Fahrzeugen • Investitionszuschuss für ökologische Innovationen in Bussen und Schienenfahrzeugen wie z. B. Wärmepumpen für energieeffiziente Heizung und Klimatisierung • c) Förderung des nicht motorisierten bzw. des aktiven Nahverkehrs <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung der Kommunen zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur einschließlich geeigneter Abstellanlagen z.B. an Bahnhöfen • Finanzierung von dafür benötigten Planstellen in den Kommunen • Anschaffungsförderung von E-Bikes und Pedelecs zur Stärkung der aktiven Pendlermobilität und von Lastenrädern als Alternativen zum MIV
Volumen des Programmes	<ul style="list-style-type: none"> • Das Volumen ist aktuell schwer zu beziffern und hängt von der Schwerpunktsetzung ab. Insgesamt muss aber mit erheblichen benötigten Mitteln gerechnet werden, die die aktuelle Förderung bzw. Finanzierung übersteigt. Die benötigten Mittel für einen Ausgleich der durch die Krise entfallenen Fahrgeldeinnahmen alleine werden auf 5-7 Mrd. € beziffert. • Durch eine Förderung von E-Bikes und Lastenrädern sollte der Absatz, den des Jahres 2019 mit 1,4 Mio. deutlich übersteigen. Würden 2 Mio. Räder angepeilt, würde sich ein Fördermittelbedarf in Höhe von etwa 1 Mrd. € ergeben. <p>Beispiele für aktuelle Volumina:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wege- und Infrastrukturbezug (Busbeschleunigung, Ausbau der Fahrwege von Straßenbahn und U-Bahn):

- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) soll laut Koalitionsvertrag bis 2021 auf jährlich 1 Mrd. € und danach jährlich dynamisiert für Neu- und Ausbauprojekten bzw. laut Klimaschutzplan auf 2 Mrd. € erhöht werden. Eine weitere Aufstockung wäre sinnvoll, sofern sie zweckgebunden dem ÖPNV zur Verfügung steht.
- Fahrzeugbezug: für E-Busförderung sind seitens BMU 2018 ca. 180 Mio. €, 2019 112 Mio. € verfügbar, Aufstockung im Rahmen des Klimapaketes um 600 Mio. €. Eine Verstetigung durch eine fortlaufende Förderung wäre sinnvoll. Bei gegebener Verfügbarkeit von Fahrzeugen mit größeren Reichweiten sollte das Fördervolumen zukünftig erhöht werden.
- Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beziffert den Investitionsbedarf für eine Flotte von 115 E-Bussen inkl. Infrastruktur auf 125 Mio. € gegenüber 35 Mio. € für Dieselbusse.
- Lastenradförderung in Berlin 2019: insg. 500.000 € bei 33 % der Anschaffungskosten bis zu 500 € bzw. bis zu 1.000 € für Räder mit elektrischem Antrieb.

Wirkungsanalyse

Liquiditätswirkungen⁶

- Durch die Finanzierung der Angebotssicherung erhöht sich die Liquidität in den stark von der Krise betroffenen Verkehrsunternehmen signifikant. (a)
- Die kurzfristigen Liquiditätswirkungen durch Fahrzeug- und Infrastrukturförderung sind als eher gering einzuschätzen. (b)
- Die Liquiditätswirkungen durch die Förderung von E-Bikes, Pedelecs und Lastenrädern sind in geringem Umfang gegeben. Die Branche dürfte tendenziell zu den weniger stark betroffenen gehören. (c)

Konjunkturlwirkungen⁷

- Die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebots unterstützt das schnelle Wiederaufleben von anderen Wirtschaftsbereichen durch Sicherstellung der Mobilität von darauf angewiesenen Personen. (a)
- Mittelfristig zahlt die Förderung von Zukunftstechnologien im Busbereich ein: mittel- bis langfristig sorgt das Innovationspaket für Liquidität und Beschäftigung. Die Verstetigung der E-Bus-Förderung und die Innovationsförderung stärkt die Planungssicherheit für Verkehrsunternehmen, Fahrzeughersteller und deren Zulieferer. (b)
- Die Förderung von E-Bikes, Pedelecs und Lastenrädern stärkt sowohl das produzierende Gewerbe als auch den Fachhandel. Konjunkturelle Auswirkungen der Infrastrukturinvestitionen werden als eher gering eingeschätzt. (c)

Verteilungsaspekte

- Begünstigung eines einzelnen Sektors, Fokussierung auf städtische Regionen geht möglicherweise zu Lasten anderer Sektoren / Regionen
- Unterstützt Verteilungsgerechtigkeit, da durch Infrastruktur und Angebot Mobilität als Daseinsvorsorge sichergestellt wird und eine weite Zielgruppe adressiert wird, insbesondere diejenigen, die sich keinen eigenen Pkw leisten können/ wollen. (a, b und c)
- Maßnahmenpaket adressiert gezielt besonders die stark von der Krise betroffenen Verkehrsunternehmen. Dies sind zum einen oftmals kleinere private Unternehmen sowie kommunale Unternehmen, deren Mindereinnahmen sich stark auf kommunale Haushalte auswirken könnten.

⁶ Gemeint sind hiermit kurzfristige Wirkungen für Unternehmen und Personen.

⁷ Gemeint sind hiermit mittel- bis langfristige Wirkungen.

	<ul style="list-style-type: none"> • Darüber hinaus profitieren Bushersteller und deren Zulieferer, Akteure im Bereich der städtischen Infrastruktur sowie Hersteller und Händler von E-Bikes, Pedelecs und Lastenrädern. • Die Absatzzahlen bei E-Bikes und Pedelecs sind in den vergangenen Jahren stark angestiegen von 0,5 Mio. Räder in 2015 auf 1,4 Mio. Räder in 2019. Es ist deshalb von relativ hohen Mitnahmeeffekten auszugehen.
Wirkung auf Nachhaltigkeit/ Klimaschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Die verschiedenen Bausteine des Maßnahmenpaketes können einen wichtigen Beitrag zur städtischen Transformation und Stärkung des Umweltverbundes leisten. Dies geht mit einer positiven Wirkung auf die Treibhausgasemissionen, die Belastung mit Luftschadstoffen wie Stickoxiden (NO_x) und Feinstaub (PM10) und den Lärm in den Städten einher. • Wesentlich ist die Vermeidung von Verlagerungseffekten auf den MIV als Reaktion auf die Krise. Die spezifischen THG-Emissionen pro Personenkilometer waren im ÖPNV vor der Krise etwa halb so hoch wie im MIV, bei den Luftschadstoffen ist der Vorteil bei den Bussen etwas kleiner, beim Schienengebundenem ÖPNV deutlich größer. Neue Dieselbusse weisen in der Praxis sehr niedrige NO_x-Emissionen auf, Fahrräder und Elektrobusse fahren lokal emissionsfrei. • Die Förderung von E-Bikes und Pedelecs ermöglicht es insbesondere Pendlern mit größeren Wegstrecken sowie Personen, die aus Bequemlichkeit bislang kein Fahrrad nutzen, individuell mobil zu sein. Dadurch werden Incentives gegeben, sich kurzfristig nicht als Reaktion auf die Krise einen Pkw-anzuschaffen oder einen vorhandenen Pkw wieder verstärkt einzusetzen. Es können bspw. über 40 t Treibhausgase eingespart werden⁸, die bei Nutzung eines Benzin-Pkw der Kompaktklasse innerhalb der Gesamtnutzungsdauer anfielen. • Der große Umweltvorteil des ÖPNV ergibt sich aus der Möglichkeit, viele Fahrgäste in einem Fahrzeug gebündelt zu transportieren. Dieser Vorteil ist in der aktuellen Situation durch eine niedrige Auslastung verringert und könnte mittelfristig durch ein gestiegenes Bedürfnis nach Abstand unter dem Vorkrisenniveau verbleiben. Hier greifen die Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Verknüpfung mit anderen Mobilitätsdienstleistungen, z.B. um flexibel auf die Verkehrsnachfrage zu reagieren oder bei zu starker Auslastung auf andere Verkehrsmittel auszuweichen. • Der MIV, aber auch die Fahrzeuge des ÖPNV tragen erheblich zur Lärmbelastung in Städten bei. Sowohl die Unterstützung des Umweltverbundes, insbesondere der Fahrräder, als auch die Elektrifizierung von Bussen können die städtische Lärmbelastung verringern.
Wirkung auf Krisenfestigkeit/ Resilienz/ Prävention	<ul style="list-style-type: none"> • Investitionen in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ermöglichen im Falle zukünftiger, durch Epidemien oder Pandemien bedingter Krisen die nichtmotorisierte individuelle Mobilität. Das Maßnahmenpaket trägt deshalb zur Resilienz und Krisenfestigkeit bei, da Mobilität mit ausreichend Abstand sichergestellt wird. • Adressiert die Verstetigung der in der Corona-Krise entstandenen Änderung des Verkehrsverhaltens in Form eines zunehmenden Radverkehrs. Durch die positive Nachhaltigkeitswirkung wird zur Vermeidung zukünftiger Krisen beigetragen. • Ein starker ÖPNV garantiert erschwingliche Mobilität von individuell stark krisenbetroffenen Menschen (z. B. im Falle des Wegfalls des Dienstwagens bei krisenbedingter Arbeitslosigkeit). • Die Förderung von Innovationen in Fahrzeugen sollte Konzepte beinhalten, die in Bezug auf die Heizung, Klimatisierung und Belüftung neben der Energieeffizienz

⁸ Agora Verkehrswende (2019) [Klimabilanz von Elektro-autos. Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial.](#)

	gestiegene Hygieneanforderungen stärker berücksichtigt. Dies könnte die Resilienz des ÖPNV-Systems in Bezug auf künftige Pandemien stärken.
Infrastruktur-entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung zukunftsfähiger, städtischer Infrastruktur, wie sicherer Radverkehrsinfrastruktur, Schnellbuslinien und Straßenbahnen.

Kritische Aspekte und Empfehlungen

Kritische Aspekte für den Erfolg/ Misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgestaltung des Rettungsschirms für ÖPNV-Unternehmen zur Absicherung des ÖPNV-Betriebes muss sicherstellen, dass sowohl Umfang der Mittel als auch Umsetzungsgeschwindigkeit den Anforderungen an Liquidität bei kleinen, mittleren und großen Verkehrsunternehmen gerecht werden. • Um Angebotsausbau und ökologische Innovationen im ÖPNV „flächendeckend“ zu ermöglichen, sollten mehr als bisher die Anforderungen kleiner und mittlerer, im Wettbewerb stehender Unternehmen berücksichtigt werden, die bisher unterdurchschnittlich an Innovationen teilhaben. Nötig ist eine hohe Planungssicherheit durch längere Vergabezeiträume und Abstimmung von Vergabe- und Förderungssystem oder durch Risikoübernahme z. B. mittels der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für E-Busse durch den öffentlichen Aufgabenträger an den Busbetreiber. • Bei der Förderung der Verkehrsunternehmen muss sichergestellt sein, dass die Fördermittel zur Sicherung des Betriebes bzw. der Ausweitung des Angebotes zugutekommen. Bei kommunalen Unternehmen darf es nicht dazu kommen, dass Mittel der Verkehrsunternehmen an anderer Stelle gekürzt werden. • Die ineinander spielenden Bestandteile sind als solche zu berücksichtigen: Eine Förderung von E-Zweirädern als Bestandteil einer nachhaltigen Pendlermobilität wird nur erfolgreich sein und die Anschaffung von Pkw vermeiden, wenn absehbar ist, dass ein erfolgreicher Ausbau einer sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur sichergestellt ist. • Eine Kaufprämie für E-Bikes, Pedelecs und Lastenräder sollte Qualitätsanforderungen voraussetzen, damit hochwertige Räder gefördert werden, die durch eine hohe Zuverlässigkeit gekennzeichnet sind und die eine lange Nutzungsdauer haben werden. Prüfung und Einhaltung der Anforderungen sollte unbürokratisch und nutzerfreundlich gestaltet sein. • Die Ankündigung einer Förderung könnte dazu führen, dass potenzielle Kunden eine Anschaffung von E-Bikes, Pedelecs und Lastenräder verschieben. Dem sollte mit einer kurzfristigen Umsetzung entgegengewirkt werden.
Kurzbewertung und Empfehlung für jetzige Krise	<ul style="list-style-type: none"> • Kurzfristig Unterstützung von stark von der Krise betroffenen Unternehmen mit Liquidität zur Sicherung der Daseinsvorsorge. Langfristig deutlicher Umweltnutzen durch Unterstützung der städtischen Verkehrswende. • Ein unkompliziertes Vorgehen für die Sicherung des ÖPNV-Betriebes wählen, beispielsweise durch Aufstockung bereits existierender Förder- oder Finanzierungsinstrumente. • Konkrete Ausgestaltung und Wirkungen sollten zeitnah unter Einbindung der verschiedenen Akteure aus den Verkehrsunternehmen, von den Aufgabenträgern, aus der Stadtplanung und den Fördermittelgebern auf Bundes- und Landesebene eruiert werden. • Förderprogramme sollten stärker als bisher die Belange kleiner und mittelständischer, im Wettbewerb stehender Unternehmen des ÖPNV berücksichtigen. Dabei sollte auch geprüft werden, ob langfristig für die Finanzierung der Angebots-erweiterung eine Nahverkehrsabgabe geeignet ist.