

# Nachhaltiges Bauen

# Verkehrs- wende

## mit mehr Tempo umsetzen!

Eckpunktepapier des „Dialogs Nachhaltige  
Kommunen NRW“ an die Landesregierung

Januar 2023

Seit 2014 tauscht sich das Gremium „Dialog Nachhaltige Kommunen NRW“, mit Beteiligung von Vertreter\*innen der Kommunalen Spitzenverbände, zweimal jährlich mit dem Staatssekretär des MUNV NRW zu Fragen der Nachhaltigen Entwicklung, der NRW-Nachhaltigkeitsstrategie sowie der Zusammenarbeit von Land und Kommunen aus. Die Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW (LAG 21 NRW) koordiniert das Dialogformat inhaltlich.

#### **Mitglieder:**

##### **Ingo Brohl**

(Landrat des Kreises Wesel)

##### **Pit Clausen**

(Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld)

##### **Katja Dörner**

(Oberbürgermeisterin der Stadt Bonn)

##### **Rudolf Graaff**

(Beigeordneter des Städte- und Gemeindebundes NRW)

##### **Mario Hecker**

(Bürgermeister der Gemeinde Kalletal)

##### **Felix Heinrichs**

(Oberbürgermeister der Stadt Mönchengladbach)

##### **Ludwig Holzbeck**

(Dezernent des Kreises Unna)

##### **Dr. Gero Karthaus**

(Bürgermeister der Stadt Engelskirchen)

##### **Dr. Marco Kuhn**

(Erster Beigeordneter Landkreistag NRW)

##### **Markus Lewe**

(Oberbürgermeister der Stadt Münster)

##### **Erik Lierenfeld**

(Bürgermeister der Stadt Dormagen)

##### **Jörn Möltgen**

(Bürgermeister der Gemeinde Havixbeck)

##### **Hans-Jürgen Petrauschke**

(Landrat des Rhein-Kreises Neuss)

##### **Simone Raskob**

(Beigeordnete der Stadt Essen)

##### **Elke Reichert**

(Dezernentin des Rheinisch-Bergischen Kreises)

##### **Henriette Reker**

(Oberbürgermeisterin der Stadt Köln)

##### **Dr. Ute Röder**

(Verwaltungsvorständin des Kreises Lippe)

##### **Christoph Rüter**

(Landrat des Kreises Paderborn)

##### **Mechtild Schulze Hessing**

(Bürgermeisterin der Stadt Borken)

##### **Dr. Christian Schulze Pellengahr**

(Landrat des Kreises Coesfeld)

##### **Burkhard Schwuchow**

(Bürgermeister der Stadt Büren)

##### **Dr. Christine Wilcken**

(Beigeordnete des Städtetags NRW)

##### **Thomas Westphal**

(Oberbürgermeister der Stadt Dortmund)

##### **Harald Zillikens**

(Bürgermeister der Stadt Jüchen)

In Zeiten multipler Krisen und steigendem Handlungsdruck zur Umsetzung einer sozial-ökologischen Transformation sind die Kommunen mehr denn je als Gestaltende des Wandels gefragt. Auf der lokalen Umsetzungsebene müssen die entscheidenden Weichen zur Erreichung der von den Vereinten Nationen beschlossenen Nachhaltigkeitsziele unter Beachtung der Planetaren Grenzen gestellt werden. Um die Umsetzung zu forcieren und Vorreiter für gelungene Transformationsprozesse und Innovation zu sein, benötigen die Kommunen entsprechende gesetzliche Rahmenbedingungen und eine auskömmliche Unterstützung von Land und Bund. Nur als Gemeinschaftswerk und mit einer zielorientierten Zusammenarbeit aller politischen Ebenen gelingt der notwendige Wandel als Grundlage für zukünftige Generationen.

Als Vertreterinnen und Vertreter des **„Dialogs Nachhaltige Kommunen NRW“**<sup>1</sup> sind wir uns dieser Verantwortung zum Handeln bewusst und möchten mit unseren Empfehlungen des Eckpunktepapiers an die Landesregierung Nordrhein-Westfalens Lösungsansätze aus kommunaler Perspektive für eine beschleunigte Umsetzung einer Nachhaltigen Entwicklung in den Transformationsbereichen Nachhaltiges Bauen und Verkehrswende beitragen.

Die Themenkomplexe Nachhaltiges Bauen und Verkehrswende stellen zentrale kommunale Herausforderungen dar und werden in der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie als Transformationsbereich zusammengedacht,

um gegenseitige Wechselwirkungen und systemische Zusammenhänge integriert berücksichtigen zu können. Die Bedeutung der Kommunen bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele ist durch die lokale Expertise besonders wertvoll, da bereits zahlreiche Kommunen mit eigenen Projekten und Programmen über strategische und experimentelle Modellerfahrungen verfügen, die zu einem Nachhaltigen Bauwesen und einer sozial-ökologischen Verkehrswende beitragen. Zugleich zeigen landes- und bundesweite Indikatoren, dass die erzielten Fortschritte in diesen Bereichen insgesamt zu gering sind, um die durch Bund und Land formulierten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Sowohl die verfehlten CO<sub>2</sub>-Sektorziele im Verkehr als auch die nicht ausreichenden Sanierungsquoten und nachhaltigen Neubauten sowie Flächenziele, zeigen die Dringlichkeit des Handelns auf. Chancen und zahlreiche Lösungsansätze für eine sozialgerechte sowie klima- und umweltfreundliche Mobilität und für ein innovatives Bauwesen, das bedarfsorientiert und ressourcen- sowie klimaschonend aufgestellt ist, bedürfen jetzt der Umsetzung.

Nach gemeinsamer Konsultation bringen die Mitglieder des **Dialogs Nachhaltige Kommunen NRW** folgende Empfehlungen zur Stärkung der Umsetzung des Transformationsbereichs Nachhaltiges Bauen und Verkehrswende ein. Diese dienen zudem als inhaltliche Eckpunkte für die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Nordrhein-Westfalen:

---

<sup>1</sup>Das Eckpunktepapier wurde mehrheitlich beschlossen.

1. Schaffung von Qualifizierungs- und Weiterbildungsangeboten zu Nachhaltigem Bauen in NRW
2. Priorisierung ökologischer Gebäudesanierungsmaßnahmen gegenüber Neubauten
3. Unterstützung ökologisch-sozialer Bauweise mit organischen Materialien
4. Klare Leitlinien für die kommunale Wärmeplanung
5. Ganzheitliche, strukturelle Finanzierung mit Nachhaltigkeitskriterien verknüpfen

6. Experimentierräume für eine Stadt der kurzen Wege
7. Radschnellwege als wichtiges Bindeglied zwischen Stadt und Land
8. Infrastruktur schaffen – unbürokratische Finanzierung gewährleisten
9. Flexibilisierung von Genehmigungsverfahren zur Anpassung an neue Mobilitätsbedürfnisse
10. Die kommunale Verkehrswende in der NRW-Nachhaltigkeitsstrategie stärker berücksichtigen
11. Umsetzung der Verkehrswende durch beschleunigte und integrierte Planung stärken
12. Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen - Multimodales Mobilitätsverhalten stärken
13. Zügiger Abbau rechtlicher Hürden für die Umsetzung der Verkehrswende

# Erläuterungen zu den Empfehlungen

## Nachhaltiges Bauen

Das konventionelle Bauwesen verursacht rund 40 % der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen und belastet die Umwelt durch einen hohen Energie- und Ressourcenverbrauch erheblich. Nach dem Prinzip der Kreislaufwirtschaft ist es für ein nachhaltiges Bauwesen unabdingbar, (Bau-)Stoffkreisläufe zu schließen und Kaskadennutzungen in Bezug auf den Bausektor anzustreben. Kommunen als Träger öffentlicher Gebäude und Anlagen besitzen an dieser Stelle vielfältige Handlungs- und Steuerungsmöglichkeiten, die es zu nutzen und weiter auszubauen gilt.

### **1. Schaffung von Qualifizierungs- und Weiterbildungsangeboten zu Nachhaltigem Bauen in NRW**

Eine zentrale, künftig noch zunehmende kommunale Herausforderung im Bereich des Nachhaltigen Bauens stellt der Fachkräftemangel sowie der Mangel an Weiterbildungsmöglichkeiten für bereits vorhandenes Personal dar. Daher wird die Landesregierung angeregt, neue Qualifizierungs- und Weiterbildungsangebote zu Nachhaltigem Bauen, etwa im Rahmen eines landesweiten Kompetenzzentrums für Nachhaltiges Bauen, zu entwickeln. Das Angebot könnte sowohl Initialberatungen als auch Inhouse-Schulungen, sowie die Leitfadenerstellung zur flächendeckenden Grundlageninformation umfassen. Relevant ist dabei insbesondere

re, dass etwaige Beratungstätigkeiten zeitnah und frühzeitig im Planungsprozess erfolgen, um sowohl kommunale Bauprozesse als auch durch Privatinvestoren finanzierte Bauvorhaben von Beginn an nachhaltig aufzustellen. Dies würde zudem die Möglichkeit eröffnen, Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung an Gebäuden und im Außenbereich frühzeitig in Planungsprozesse zu integrieren.

### **2. Priorisierung ökologischer Gebäudesanierungsmaßnahmen gegenüber Neubauten**

Der Effekt für Energieeinsparung und Klimaschutz liegt bei der energetischen Gebäudesanierung rund um das 4,5-fache höher als bei Neubauten – zusätzlich hat der geringere Flächenverbrauch auch die Ressourcenschonung in den Kommunen zur Folge. Die Entscheidung zwischen Abriss und Neubau oder Umbau bzw. Sanierung von Bestandsbauten bedarf eines dezidierten Bilanzierungsverfahrens, damit eine bessere Entscheidungsgrundlage im Hinblick auf Beiträge zu Energieeinsparung und Klimaschutz, sowie die Wirtschaftlichkeit der Sanierungsmaßnahmen geschaffen wird. Sanierungsmaßnahmen können durch Förderprogramme und Subventionierungen durch die Landesregierung wirtschaftlicher werden, um Stadtentwicklung ressourcenschonender und klimafreundlicher gestalten zu können. Im geförderten Wohnungsbau können die Sanierungsquoten gesteigert werden,

indem über das Instrument Wohnungsbauförderung im Förderbereich Modernisierung mehr Mittel bereitgestellt werden. Darüber hinaus ist das Instrument insgesamt attraktiver zu gestalten, beispielsweise durch die Vereinfachung der Antragstellung sowie einer veränderten Zinsgestaltung. Eine geförderte Modernisierung führt zudem zu einer Verlängerung der Sozialbindung und hat somit auch im Bereich sozialer Nachhaltigkeit einen positiven Nutzen. Darüber hinaus sollten rechtliche Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Sanierungsquoten geprüft und entsprechende Zielsetzungen in die NRW-Nachhaltigkeitsstrategie aufgenommen werden.

### **3. Unterstützung ökologisch-sozialer Bauweise mit organischen Materialien**

Der Holzbau und die Nutzung weiterer organischer Materialien im Bauwesen bieten vielfältige Vorteile, insbesondere im Hinblick auf Potentiale der Emissionsvermeidung. Um die Nutzung praxisnah zu stärken, bedarf es einerseits Unterstützung durch die Förderung von Know-how, der Entwicklung und Verbreitung erfolgreicher Praxisbeispiele sowie im Rahmen finanzieller Ressourcen in den Kommunen. Darüber hinaus wird eine Stärkung der Thematik ökologisch-sozialer Bauweise mit organischen Materialien in der Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie angeregt sowie eine generelle, klare Schwerpunktsetzung diesbezüglich im Baubereich durch die Landesregierung.

In diesem Zusammenhang ist auch eine Anpassung des Bauordnungsrechts und ggf. eine Neubewertung des Themas Brandschutz im Zusammenhang mit dem Einsatz organischer Materialien erforderlich, um beispielsweise deren Verwendung bei Sonderbauten (z.B. Hochhäusern) zu ermöglichen.

### **4. Klare Leitlinien für die kommunale Wärmeplanung**

Der Prozess in Richtung einer klimaneutralen Wärmeversorgung des kommunalen Gebäudebestandes erfordert seitens der Kommunen vielfältige Planungsbedarfe. Langfristige Konzepte zur Transformation der kommunalen Wärmeversorgung sollten ein Standard in den Kommunen werden. Fehlende einheitliche, rechtliche Rahmenbedingungen stellen die Kommunen zunehmend vor Herausforderungen. Daher wird die Landesregierung angeregt klare Leitlinien und rechtliche Vorgaben zur Erstellung der kommunalen Wärmeplanung zur einheitlichen Orientierung zu entwickeln, die zugleich die notwendige kommunalspezifische Flexibilität zulassen. Neben Insel- und Quartierslösungen müssen auch Wärmenetzkonzepte Berücksichtigung finden, um das kommunale Energie- und Wärmemanagement für die Zukunft sicher und nachhaltig aufzustellen. Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf dezentrale Quartierslösungen, die Nutzung von industrieller Abwärme, den Einsatz von regenerativen Energien und nachbarschaftlichen Vertragsmodellen zu legen.

## **5. Ganzheitliche, strukturelle Finanzierung mit Nachhaltigkeitskriterien verknüpfen**

Insbesondere die Nachhaltigkeitszertifizierung von Gebäuden stellt ein Instrument dar, das es ermöglicht, nachhaltiges Bauen praktisch anwendbar, messbar und somit vergleichbar zu machen. An dieser Stelle sollten Förderprogramme ansetzen, um Nachhaltigkeitszertifizierungen bei kommunalen Bauprozessen durch entsprechende Förderinstrumente zu ermöglichen. Darüber hinaus erscheint die Verankerung klarer Nachhaltigkeitskriterien bei der Vergabe von Fördermitteln des Landes, unter anderem im Hinblick auf Energieeffizienz, Kreislaufwirtschaft, aber auch Klimafolgenanpassung, Flächenmanagement, sozialen Wohnungsbau oder Barrierefreiheit, zielführend und notwendig. Grüne Hausnummern bei privaten und gewerblichen Gebäuden sollten dabei als öffentlichkeitswirksames Instrument landesweit genutzt werden.

Der Verkehrssektor verursacht nach Energiewirtschaft und Industrie mit rund 20 Prozent CO<sub>2</sub>-Ausstoß den drittgrößten Anteil an Treibhausgasemissionen. Dabei ist Mobilität als menschliches Grundbedürfnis die Voraussetzung für die gesellschaftliche Entwicklung auf sozialer sowie wirtschaftlicher Ebene. Die aktuelle Mobilitätsstruktur bedeutet erhebliche Belastungen für Umwelt und Gesundheit, zugleich nimmt die Relevanz einer gesellschaftlich-ökologisch tragfähigen Mobilität zu. Für eine sozial- und bedarfsgerechte, umweltfreundliche Verkehrswende ist es unabdingbar, den öffentlichen Raum neu zu denken. Eine Stadt der kurzen Wege mit zukunftssicherer Mobilitätsinfrastruktur und leicht zugänglichen Angeboten des Umweltverbundes birgt vielfältige Chancen, darunter die sozialgerechtere Ausgestaltung von Mobilität, Lärmreduktion und eine Verbesserung der Luft- und Aufenthaltsqualität. Zur Lösung der Herausforderungen im Mobilitäts- und Umweltbereich muss bei allen verkehrspolitischen Maßnahmen stets auch die Vernetzung von Ballungsräumen mit dem kreisangehörigen Raum in Bezug auf jegliche Verkehrsträger Berücksichtigung finden, da sich in diesem Kontext enorme Potentiale der Emissionseinsparung und für nachhaltige Mobilität ergeben.

## 6. Experimentierräume für eine Stadt der kurzen Wege

Veränderungen im Bereich Verkehr und Mobilität betreffen häufig die grundlegende Herausforderung der Umverteilung des öffentlichen Raumes in den Kommunen. Es braucht mutige kommunale Entscheidungen, um nachhaltige Mobilität auf der kommunalen Ebene zu bestärken. Daher sollten flexible, unbürokratische und kurzfristige Möglichkeiten zur Schaffung von Experimentierräumen gegeben und rechtlich abgesichert sein. Diese Freiräume sind elementar für kommunale Akteur\*innen, um bei der partizipativen Gestaltung der kommunalen Verkehrswende kommunalspezifische sowie innovative Lösungen zu erproben. Auch kann durch die Schaffung von Experimentierräumen der Ausbau der Fußgänger- und Radinfrastruktur in der Stadtplanung im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ gefördert werden. Die Stadt der kurzen Wege zeichnet sich insbesondere auch durch adäquate und direkte fußläufige Verbindungen aus. Dabei wird dem Fußverkehr als eigenständige Verkehrsart derzeit noch zu wenig Bedeutung geschenkt. Probleme gibt es jedoch auch hier in Form von zu schmalen bzw. zugeparkten Gehwegen, fehlender Barrierefreiheit, nachteiligen Ampelschaltungen oder fehlenden Querungsmöglichkeiten. Insbesondere die Einräumung von Fußgängerüberwegen ist derzeit an zu hohe rechtliche Hürden gekoppelt, welche dringend abgebaut werden müssten. Die exper-



rimentelle, zunächst zeitlich begrenzte Einrichtung von Modellquartieren als Reallabor kann einen Meilenstein auf dem Weg zu einer autoärmeren Innenstadt darstellen. Darüber hinaus sind auch Leuchtturmprojekte notwendig, um innovative Konzepte zu erproben und schlussendlich mit überregionaler Strahlkraft in die Breite tragen zu können.

### **7. Radschnellwege als wichtiges Bindeglied zwischen Stadt und Land**

Neben kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, wie Pop-Up-Radwegen oder die Einrichtung (temporärer) Fahrradstraßen, stellen überörtliche Radwegeverbindungen und Regionale Radschnellwege zentrale Elemente dar, um die Attraktivität des Radverkehrs als Verkehrsmittel auch für die Nutzung über weitere Strecken zu steigern und als Pull-Faktor den Pendelndenverkehr vom motorisierten Individualverkehr hin zum Radverkehr zu verlagern. Radschnellwege dienen als Verbindungen von bedeutenden Quell- und Zielgebieten und weisen dem Radverkehr auch eine überörtliche Verkehrsfunktion zu. Nicht zu vernachlässigen ist in diesem Kontext auch eine schnelle Anbindung der Stadt-Umland-Beziehungen. Zur Umsetzung sollte nicht lediglich die Beschleunigung des Baus neuer Radverkehrsinfrastruktur angestrebt werden, sondern die Planung von Radwegeverbindungen und die Ertüchtigung bereits vorhandener Strukturen bei

jedigen Neu- oder Umbaumaßnahmen von Straßen mitgedacht werden. Bei der Realisierung überörtlicher Radwegebeziehungen kann beispielsweise auf die vorhandene Wirtschaftswegeinfrastruktur im ländlichen Außenbereich zurückgegriffen werden. Des Weiteren sollte die Verknüpfung eines attraktiven Zubringernetzes in den Kommunen mitgedacht werden. Von Relevanz ist insbesondere, dass bestehende Planungen und Umsetzungen für Radschnellwege durch Straßen.NRW vorangetrieben werden und die Bauabschnitte bei Bauvorhaben möglichst schnell zu langen, zusammenhängend befahrbaren Streckenabschnitten führen.

### **8. Infrastruktur schaffen – unbürokratische Finanzierung gewährleisten**

Nachhaltige Mobilität erfordert eine entsprechende zukunftssichere Infrastruktur. Neben einer an Nachhaltigkeitszielen orientierten Verkehrsinfrastrukturplanung des Landes sind hier zur Finanzierung des fahrradfreundlichen Umbaus der kommunalen Straßen und des Ausbaus von Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs neue, langfristige und nachhaltig ausgerichtete Fördermittelinstrumentarien unter anderem des Landes notwendig. Der öffentliche Nahverkehr ist ein unverzichtbarer Teil der Mobilitätsinfrastruktur in den Kommunen und muss als solcher nicht lediglich langfristig finanziell abgesichert sein, sondern ebenfalls stetig weiter ausgebaut und

auf diese Weise attraktiviert werden. Darüber hinaus sollten die Beantragungsprozesse bei Förderinstrumenten im Hinblick auf das bürokratische Verfahren, den Aufwand und die Fristen verbessert, sowie Lösungen für vorgegebene Eigenbeiträge im Falle finanzschwacher Kommunen gefunden werden. Besondere Berücksichtigung sollten angemessene Antragsfristen finden, die mit den Personalkapazitäten der Verwaltungen einzuhalten sind.

### **9. Flexibilisierung von Genehmigungsverfahren zur Anpassung an neue Mobilitätsbedürfnisse**

Der lange Planungsvorlauf kommunaler Projekte zu Mobilitätsinfrastruktur hat zur Folge, dass sich die Anforderungen und Bedürfnisse an Mobilitätsinfrastruktur während der mehrjährigen Planungs- und Bauphase bisweilen verändern können. Dieser Sachverhalt sollte in den Förderrichtlinien Berücksichtigung finden, indem diese mehr Flexibilität zulassen und Nachhaltigkeitsaspekte gestärkt werden. So sollte etwa gewährleistet sein, dass bereits durchgeführte Planungen an neue Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden können, ohne dass die Förderung durch Planänderungen gefährdet wird oder Planungsverfahren vollständig neu aufgenommen werden müssen. Auf diese Weise kann einer frühzeitigen Obsoleszenz von kommunaler Verkehrsinfrastruktur vorgebeugt werden. Erforderlich wäre zu-

dem die Flexibilisierung von Planungen für Infrastrukturmaßnahmen von Land und Bund, wie beispielsweise im Bundesverkehrswegeplan gesetzlich verankerte Maßnahmen, und zwar in der Weise, dass heutige Maßstäbe für eine verstärkte Ausrichtung auf nachhaltige Mobilitätsmittel trotz der gesetzlichen Verankerung auch nachträglich noch Berücksichtigung finden können.

### **10. Die kommunale Verkehrswende in der NRW-Nachhaltigkeitsstrategie stärker berücksichtigen**

In der Weiterentwicklung der NRW-Nachhaltigkeitsstrategie sollte die kommunale Verkehrswende in den Zielsetzungen stärkere Berücksichtigung finden und im Gesamtkontext der Nachhaltigen Entwicklung gedacht und gestärkt werden. So wird die Landesregierung angeregt notwendige Zielsetzungen zur nachhaltigen Nahmobilität (Modal-Split), sozial-ökologischen Infrastrukturaus- bzw. -umbaus, Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors, Verkehrssicherheit oder der Verbesserung der kommunalen Datenverfügbarkeit in der Strategie zu verankern, um die Verkehrswende auf der kommunalen Ebene stärker zu fördern.

### **11. Umsetzung der Verkehrswende durch beschleunigte und integrierte Planung stärken**

Eine Beschleunigung der Umsetzung der Verkehrswende kann nur durch die

Vereinfachung von Planungsverfahren und -abläufen sowie Planungsrecht und -prozessen erreicht werden. Dies muss einhergehen mit der Stärkung von nachhaltigen und integrierten Planungsansätzen. Die Ganzheitlichkeit der Planungen in Bezug auf Mobilitäts- und Infrastrukturmaßnahmen in der Stadtplanung muss auch in Förderprogrammen stärker Berücksichtigung finden, um diese finanzierbar und attraktiv zu gestalten. Weiterhin sollte hinsichtlich der Planungsprozesse – beispielsweise überörtlicher oder regionaler Radwegeverbindungen – auch eine Verbesserung der Kooperation zwischen den verschiedenen administrativen Ebenen und Behörden angestrebt werden, um zu gewährleisten, dass diese ergänzend ineinandergreifen und sinnvoll aufeinander abgestimmt sind. Ergänzend sollte neben dem Planungsrecht auch das Bauordnungsrecht entsprechend den Zielsetzungen der Verkehrswende (Stellplatznachweis, Sicherung der Erschließung) novelliert werden.

## **12. Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen - Multimodales Mobilitätsverhalten stärken**

Die effiziente Verknüpfung verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsträger leistet einen entscheidenden Beitrag zur erfolgreichen Umsetzung der kommunalen Verkehrswende. Konkrete unterstützende Maßnahmen für die multimodale Anbindung können hier Mobilstationen an Verkehrsknoten-

punkten, Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen, Leihangebote und die kostenfreie Fahrradmitnahme im Öffentlichen Nahverkehr darstellen. Darüber hinaus sollten die Umsteigeoptionen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln effektiv und leicht zugänglich ausgestaltet sein. Hier ist insbesondere die digitale Bereitstellung von Informationen hinsichtlich Buchung, Verfügbarkeit und Abfahrtsplan bei allen Angeboten der multimodalen Anbindung unverzichtbar. Zur Umsetzung der verbesserten Verknüpfung der Verkehrsträger sollten entsprechende Verwendungsmöglichkeiten sowohl im Rahmen von Förderinstrumenten für den Radverkehr als auch für den Öffentlichen Nahverkehr Berücksichtigung finden. Weiterhin sollte zur Stärkung des multimodalen Mobilitätsverhaltens auch der Fußverkehr stets mitgedacht werden.

## **13. Zügiger Abbau rechtlicher Hürden für die Umsetzung der Verkehrswende**

Nachhaltige Mobilität erfordert neue gesetzliche Rahmenbedingungen und mehr Handlungsspielräume für die Kommunen. Die gegenwärtigen Bestimmungen des deutschen Straßenverkehrsrechts und Straßenrechts beinhalten eine einseitige Förderung des Autoverkehrs und bilden keine geeignete Grundlage für eine an Nachhaltigkeits- und Klimazielen orientierte Mobilitätspolitik. Wichtige Ziele des Gemeinwohls, wie der Schutz vor Lärm- und Luftverschmutzung und eine hohe Wohn- und Aufenthaltsquali-

tät des öffentlichen Raums, werden auf diese Weise nicht ausreichend unterstützt. Die Schaffung fuß- und radverkehrsfreundlicher Infrastruktur, die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche sowie die Handhabung über Geschwindigkeitsbegrenzungen werden durch hohe Hürden und Einschränkungen erschwert. So begegnet beispielsweise die Schaffung temporärer Pop-Up-Infrastruktur zur Beschleunigung der Verkehrswende in der Umsetzung hohen bürokratischen Hürden. Es bedarf daher zeitnah eines grundlegenden Paradigmenwechsels und einer umfassenden Überarbeitung der rechtlichen Rahmenbestimmungen.