

## **Bericht des Bündnisses für moderne Mobilität**

Die Mobilität im 21. Jahrhundert steht inmitten eines grundlegenden Veränderungsprozesses mit anspruchsvollen Herausforderungen, aber auch vielfältigen Chancen. Zunehmender motorisierter Verkehr belastet Menschen, Infrastrukturen sowie Klima und Umwelt. Städte, Landkreise und Gemeinden müssen gleichzeitig mit erheblichen finanziellen Anstrengungen den öffentlichen Verkehr sichern und stehen dabei vor großen Herausforderungen. Nicht zuletzt auch infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Wirtschaft und Gesellschaft ist es Aufgabe der Politik, allen Menschen die gleichen Mobilitätschancen zu ermöglichen - egal ob auf dem Land oder in der Stadt. Eine bedarfs- und angebotsorientierte, moderne Mobilität ist wesentliche Voraussetzung hierfür.

Moderne Mobilität muss die Lebensqualität erhöhen, gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftliche Aktivität ermöglichen sowie das Klima und die Umwelt schonen – heute und für zukünftige Generationen. Darunter verstehen wir eine Mobilität, die gleichwertige Lebensverhältnisse bietet, insbesondere auch mit Blick auf den ländlichen Raum und gleichzeitig gewährleistet, dass wir die vereinbarten Klimaschutzziele erreichen und die Verkehrssicherheit mit Nachdruck erhöhen. Das bedeutet Mobilität muss für alle bezahlbar, Verkehr muss klimafreundlich, schadstoffarm, flexibel, sicher sowie zuverlässig und auch digital verfügbar sein.

Mit diesen Zielen vor Augen haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Verkehrsministerkonferenz der Länder, der Deutsche Städtetag, der Deutsche Landkreistag und der Deutsche Städte- und Gemeindebund am 21. November 2019 das „Bündnis für moderne Mobilität“ gegründet.

Im Rahmen der vier Lenkungskreissitzungen des Bündnisses für moderne Mobilität im Jahr 2020 wurden insbesondere die Themen „Vision Zero“, „Parken“, „Geschwindigkeit“, „Radverkehr“, „Digitale Vernetzung“ sowie „Ausbau von Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe“ diskutiert und Handlungsmöglichkeiten identifiziert. Sie bilden die Grundlage der weiteren Arbeiten im Bündnis im kommenden Jahr. In der Folge werden die aktuellen Ergebnisse und zunächst festgelegten Prioritäten dargestellt.

### **Thema: Vision Zero**

Deutschland kann auf eine sehr erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit zurückblicken. Seit den 1970er Jahren mit über 20.000 Verkehrstoten pro Jahr, konnte diese Zahl um 85 Prozent reduziert werden. Dennoch waren im Jahr 2019 immer noch 3.046 Getötete im Straßenverkehr zu beklagen. Leider haben sich die Rückgänge der Getötetenzahlen in der aktuellen Dekade verlangsamt und immer wieder kommt es in einzelnen Jahren zu einem Anstieg dieser Zahlen. Diesem sich abflachenden Trend müssen sich alle gesellschaftlichen Kräfte entgegenstellen. Jeder getötete Mensch im Straßenverkehr ist einer zu viel. Bund, Länder und Kommunen bekennen sich zu dieser Kernaussage der Vision Zero.

### **Gemeinsames Vorgehen zur „Vision Zero“:**

Unter dem Dach der gemeinsamen Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021-2030 („Pakt für Verkehrssicherheit“) und dem Leitbild „Sichere Mobilität – jeder trägt

Verantwortung, alle machen mit“, sollen alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit ihre Anstrengungen für ein gemeinsames Ziel bündeln und sich auch selbst zu Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich verpflichten. Ein wichtiger Schritt wird in einem konzertierten Vorgehen zwischen Bund, Ländern und Kommunen gesehen und darin auch weitere gesellschaftliche Akteure umfassend einzubinden. Alle Akteure, die die Strategie mittragen und sich an diesem „Pakt für Verkehrssicherheit“ beteiligen, sollen sich zu eigenen Maßnahmen verpflichten und damit ihren Beitrag zur Erreichung des gemeinsam festgelegten Ziels leisten.

Bund, Länder und Kommunen wollen hier gemeinsam vorangehen. Dazu haben Bund und Länder in der Verkehrsministerkonferenz am 14./15. Oktober 2020 einen entsprechenden Beschluss gefasst, der die Arbeit der Bund Länder-Arbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ aufgreift. Kommunen sind bei der Schulwegsicherheit und der Sicherung des Rad- und Fußverkehrs seit jeher besonders aktiv. Im Bündnis für moderne Mobilität wird nun der gemeinsame Schulterschluss von Bund, Ländern und Kommunen vollzogen, und ein gemeinsames Bekenntnis ausgesprochen. Die kommunalen Spitzenverbände bekennen sich ebenfalls zum „Pakt für Verkehrssicherheit“. Für Kommunen geht es insbesondere um die Verpflichtung, im jeweiligen Zuständigkeitsbereich Unfallpotentiale und Gefahrstellen zu identifizieren und durch geeignete Maßnahmen zu beseitigen.

Die kommunalen Spitzenverbände werden bei ihren Mitgliedern dafür werben sich aktiv mit eigenen Konzepten und Plänen an der Umsetzung dieser Strategie unter dem Leitbild „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“ sowie am „Pakt für Verkehrssicherheit“ mitzuwirken.

### **Thema: Radverkehr**

#### **Verstetigung/ Ausbau der Förderung, Koordinierung des Infrastrukturausbaus**

Mit den zusätzlichen Förderprogrammen für den Radverkehr und der Unterzeichnung vor allem der Verwaltungsvereinbarung zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder für Investitionen in den Radverkehr werden die Voraussetzungen deutlich verbessert, eine flächendeckende, möglichst getrennte und sichere Radverkehrsinfrastruktur vor Ort herzustellen.

Aufgrund des Ausbaubedarfs und Investitionsrückstands sowie des kurzen Förderzeitraumes ist frühzeitig eine finanzielle Perspektive für weitere notwendige Investitionen in die Radinfrastruktur nach 2023 zu schaffen. Die aktuelle Förderung ist im Zeitverlauf für Bauinvestitionen sachgerecht zur Verfügung zu stellen (typischerweise „Glockenverlauf“) und zu verstetigen. Die Länder sollten die Förderung durch weitere Landesförderung sinnvoll ergänzen und die Förderung von Personalstellen in den Kommunen prüfen.

Die Förderbedingungen für Radschnellwege und Radwege, z. B. solche, die auch jenseits des Straßennetzes zusätzliche Radverkehrsverbindungen schaffen können (u. a. an Wasserstraßen, stillgelegten Bahntrassen, durch Landschaftsräume etc.), sind stärker auf die jeweiligen Bedarfe u.a. auch in der Fläche (Nutzerzahlen, örtlich angepasste erforderliche Breiten/ Längen und Rahmenbedingungen) ausdifferenzieren. Über bereits bestehende Flexibilität in den bundesrechtlichen Regelungen ist besser aufzuklären und eine die Handlungsspielräume ausschöpfende Handhabung in den Ländern sicherzustellen.

Auch ländliche Wirtschaftswege können einen Beitrag zum Lückenschluss leisten. Hier sollte eine Förderung dieser meist privaten Wege im Rahmen kommunaler Radverkehrsnetze (und entlang von Bundes- und Landesstraßen) und die Möglichkeiten zur Freistellung der Wegeeigentümer von Haftungsrisiken geprüft werden. Bestehende Handlungsmöglichkeiten im geltenden Rechtsrahmen sind ebenso transparent zu machen.

Insgesamt bedarf es Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen oder ähnlicher Bündnisse in allen Ländern sowie flächendeckend KoordinatorInnen für Radverkehr oder entsprechende Positionen auf kommunaler Ebene. Über die NRVP-Strukturen besteht hierfür ein gutes Format für den Austausch über „Best Practice“ und die Entwicklung geeigneter Instrumente und Mechanismen für eine engere baulastträger-übergreifende Abstimmung zwischen Bund, Ländern und Kommunen.

### **Fahrradakademie/Fahrradportal**

Zwischen Bund, Ländern und Kommunen muss ein zeitnahe koordinierender Austausch zur Fortführung und Weiterentwicklung von Fahrradakademie/Fahrradportal mit Blick auf die bundesweit relevanten Weiterbildungs- und Qualifizierungsbedarfe in den Kommunen stattfinden. Eine stärkere Verzahnung mit den Angeboten der Länder ist anzustreben.

### **Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr**

Die Sicherheit des Radverkehrs muss auch im Mischverkehr auf Straßen ohne gesondert geführte Radverkehrsanlagen weiter verbessert werden. Bund, Länder und Kommunen müssen differenzierte Lösungen für die Bereiche untersuchen und erproben, wo kein gesonderter Radweg realisierbar ist. Zu prüfen sind auch Verbesserungen des Rechtsrahmens für umweltfreundliche Verkehrsarten, insbesondere den Fuß- und Radverkehr (innerhalb oder außerhalb von StVG/StVO).

### **Thema: Geschwindigkeit**

#### **Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität**

Neben der Verkehrssicherheit sollen auch die Ziele Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität im Rechtsrahmen bessere Berücksichtigung finden. Hierzu soll geprüft werden, ob auch unterhalb einer verfassungsrechtlich bedenklichen „Zielbestimmung“ im StVG eine Verankerung dieser Ziele möglich ist.

#### **Mehr Entscheidungsspielraum für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Kommunen**

Beim Thema Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen konnte innerhalb des Bündnisses kein gemeinsamer Lösungsvorschlag erarbeitet werden.

Die kommunalen Spitzenverbände und Teile der Länder wünschen aus Gründen der Verkehrssicherheit, zum Schutz der Umwelt und zur Vermeidung des Schilderwalds eine Erweiterung der kommunalen Handlungsspielräume bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Aus ihrer Sicht führen kleinräumig wechselnde Regelungen zu Tempo 30 bei den am Verkehr

Teilnehmenden zu Irritationen und mangelnder Akzeptanz. Es soll daher aus dieser Sicht geprüft werden, ob den Kommunen als Straßenverkehrsbehörden mehr Entscheidungsspielraum für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts wie auch außerorts, etwa zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Radverkehrsführungen im Mischverkehr, eingeräumt werden kann. Es sollten zudem Modellprojekte auf den Weg gebracht werden, die unter einheitlicher Regie die Auswirkungen der sog. „Regelumkehr“ z.B. mit flächendeckendem Tempo 30 innerorts und Ausnahmen auf Hauptverkehrsstraßen auf den Straßenverkehr in Kommunen prüfen.

Der Bund und Teile der Länder sehen hierfür keinen Handlungsbedarf. Sie verweisen darauf, dass abseits von Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsbeschränkungen schon nach geltendem Recht ohne den Nachweis einer besonderen Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 StVO angeordnet werden können (Tempo 30-Zonen, Fahrradzonen, Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche usw.). Zudem ist es auf allen Straßen möglich, Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen oder Tempo 30 im Nahbereich sozialer Einrichtungen anzuordnen - beides ebenfalls unabhängig vom Unfallgeschehen.

Der Lenkungskreis wird hierzu weiterhin in einem konstruktiven Austausch bleiben.

### **Anpassung der Fördergrundlagen für die Verkehrsinfrastruktur an angepasste Geschwindigkeiten**

Ein Schlüsselziel der Arbeit im Bündnis für moderne Mobilität ist es, die Verkehrssicherheit zu verbessern, indem die jeweils zulässige Geschwindigkeit eingehalten wird. Hierbei wird es auch um Fragen der Akzeptanz von Maßnahmen zur Beschränkung von Geschwindigkeiten und zum Umbau von Verkehrsräumen gehen. Der Bund und die Länder prüfen daher, die Kommunen verstärkt dabei zu unterstützen, Straßen so zu gestalten, dass das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird. Dies umfasst beispielsweise engere Fahrbahnen, Verschwenkungen, Verkehrsinseln oder Rückbau von freien Rechtsabbiegern. Zudem soll die Kommunikation zur Bedeutung angepasster Geschwindigkeiten gegenüber den am Verkehr Teilnehmenden verstärkt und wirksam ausgestaltet werden.

### **Thema: Parken**

#### **Gebührenrahmen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen**

Eines der ersten Ergebnisse des Bündnisses ist die Ergänzung des § 6a Absatz 5a StVG. Durch diese Vorschrift sind die Länder ermächtigt worden, eigene Gebührenordnungen für Bewohnerparkausweise zu erlassen und damit die zu geringe Gebühr der GebOSt zu ersetzen. Damit die Kommunen von diesem Instrument Gebrauch machen können, bedarf es einer zügigen Umsetzung in den Ländern. Die Länder sollten die Kommunen bei einer schrittweisen Gebührenanhebung unterstützen (etwa bei der Frage der Bewertung des wirtschaftlichen Werts und sonstigen Nutzens der Parkmöglichkeiten). Das würde kommunales Handeln absichern, den Gestaltungsspielraum der Kommunen effektiv stärken und ein gemeinsames Verständnis über die Qualitätssteigerung des öffentlichen Raumes erzeugen. Ziel ist es, den Kommunen die Ermächtigung für die Gebührenerhebung an die Hand zu geben. Die Länder werden daher adressiert, die Ermächtigung an die Kommunen zu delegieren, wenn nicht ausdrücklich von den Kommunen eine landesweite Gebührenordnung für Bewohnerparkausweise gewünscht wird.

## **Erleichterte Einrichtung von Lieferzonen**

In Wohnstraßen und Zentren findet der Lieferverkehr vielerorts keine Halteflächen. Es ist unstrittig, dass Lieferzonen den fließenden Verkehr vom Zweite-Reihe-Parken entlasten können und somit zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Vorgeschlagen wird, die Anordnung von Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) mit Zusatzzeichen 1012-30 (Ladezone) in regelmäßigen Abständen zu forcieren und, wo nötig, ein neues Zeichen „Lieferzone“ mit Zeichen 283 StVO (absolutes Haltverbot) zur Kennzeichnung von exklusiven Ladebereichen für Lieferverkehr zu ermöglichen. Dazu kann auch ein neues Verkehrszeichen „Lieferzone“ in Analogie zum Zeichen „Taxenstand“ (Zeichen 229 StVO) in der StVO zur Kennzeichnung exklusiver Ladebereiche für den Lieferverkehr dienen, soweit dies rechtlich zulässig ist.

## **Sondernutzungserlaubnis für stationslose Mieträder und Miet-Elektrokleinstfahrzeuge**

Den Kommunen fehlt bislang ein wirksames Steuerungsinstrument, um das Abstellen von stationslosen Mieträdern und Miet-Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum wirksam zu regeln und die Systeme als nachhaltige und für andere Verkehrsteilnehmer verträglichere Mobilitätsform auszugestalten. Vorgeschlagen wird, die notwendige Steuerung des gewerblichen Abstellens der Fahrräder bzw. Kleinstfahrzeuge durch eine Ergänzung des § 29 StVO (übermäßige Straßenbenutzung) abzubilden. Ergänzend sollte, soweit rechtlich zulässig, die Bereitstellung von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen im FStrG und den Straßengesetzen der Länder klarstellend als Sondernutzung verankert werden.

## **Thema: Ausbau Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe**

### **Kommunale Elektromobilitätsmanagerinnen und Elektromobilitätsmanager für Ladeinfrastruktur**

Personal und Fachexpertise sind beim Aufbau von Ladeinfrastruktur vor Ort essentiell. In diesem Zusammenhang wird eine eLearning Plattform als niederschwelliges Schulungsangebot für die Kommunen aufgebaut. Flankierend sollen die bisherigen Vernetzungs- und Wissensangebote des Bundes bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Gleichzeitig wird geprüft, ob die Kommunen in Form einer Personalförderung (Elektromobilitätsmanagerinnen und Elektromobilitätsmanager) bei der Planung und Realisierung von Ladeinfrastruktur unterstützt werden können.

### **Flächentool (Webapplikation für Liegenschaftsmeldungen)**

Investoren und Ladesäulenbetreibern fehlt es an bedarfsgerechten Flächen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Insbesondere im privaten Bereich besteht zu wenig Ladeinfrastruktur z.B. in Betrieben, Wohnhaustiefgaragen und Freizeitorten. Den Flächeneigentümern hingegen fehlt es häufig an Expertise beim Aufbau von Ladeinfrastruktur. Mit dem Aufbau einer Webapplikation für Liegenschaftsmeldungen soll diesem Problem aktiv begegnet werden. Im Flächentool werden potentielle Liegenschaften gesammelt und für Investoren sichtbar im Sinne des Ladeinfrastrukturaufbaus dargestellt. Über die Webapplikation Flächentool der Bundesregierung können somit Investoren und Flächeneigentümer zusammenfinden. Bund, Länder, Kommunen und private Flächeneigentümerinnen und Flächeneigentümer werden aufgerufen, geeignete öffentliche und private Liegenschaften zu prüfen und zu melden.

## **Beschleunigung der Rahmengesetzgebung für den Ladeinfrastrukturaufbau**

Der Rechtsrahmen stellt eine Hürde beim Ladeinfrastrukturaufbau dar. Neben einer Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, wird empfohlen u.a. die Formulierung aus der Musterbauordnung, wonach Ladeinfrastruktur seit 2019 eine verfahrensfreie Anlage darstellt, in die Bauordnungen der Länder aufzunehmen. Auf eine zielgerichtete Umsetzung von Anpassungen der Länderbauordnungen und Stellplatzverordnungen in Zusammenarbeit mit den Kommunen ist Wert zu legen, insbesondere damit für Neu- und Bestandsgebäude Vorgaben zur Ausrüstung mit Leerrohren und Ladeinfrastruktur implementiert werden. In enger Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen wird über die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur eine Handlungsempfehlung zur Optimierung des Rechtsrahmens Elektromobilität erarbeitet.

## **Thema: Digitale Vernetzung**

### **Mobilitätsdaten:**

Offen verfügbare Mobilitätsdaten sind die Grundlage der Digitalisierung sowie Vernetzung und damit eines besseren Mobilitätsangebots für Menschen in Deutschland. Sie ermöglichen neue innovative Mobilitäts-Dienste (z.B. Apps) vieler öffentlicher und privater Akteure, so dass integrierte Angebote besser transparent gemacht oder neue datenbasierte Anwendungen gar erst geschaffen werden können. Durch integrierte Hintergrundsysteme müssen Dateninseln vermieden werden, die sonst zum Teil exklusiv von öffentlichen und privaten Unternehmen genutzt werden.

### **Intermodale Mobilitätsdienste:**

Für eine leistungsstarke Intermodalität sind in einer föderal-orientierten Mobilitätsdatenstrategie rechtliche und informationstechnische Aspekte zu berücksichtigen. Doppelstrukturen sind zu vermeiden, die Schaffung innovationsfördernder, einheitlicher Rahmenbedingungen und Vernetzungsinitiativen für Mobilitätsdaten zu forcieren. Gegenüber der VMK hat das BMVI im März 2020 darauf hingewiesen, dass es sich der Thematik der sinnvollen Nutzung von Mobilitätsdaten annimmt, um Entwicklungspotenziale innovativer und intermodaler Mobilitätsdienste zu befördern. Grundlage für die bundesweite Förderung ist die Roadmap Digitale Vernetzung des Öffentlichen Verkehrs.

### **Aufbau von Dateninfrastrukturen:**

Bund, Länder und Kommunen sind gefordert, gemeinsam ein attraktives Mobilitätsdatenökosystem zu gestalten. Das umfasst den technischen und organisatorischen Aufbau von Dateninfrastrukturen, eine zu prüfende und noch zu präzisierende Pflicht zur standardisierten Datenbereitstellung (je nach Datenart ggf. auch in anonymisierter bzw. pseudonymisierter Form bzw. auf freiwilliger Basis mit Zustimmung der Dateninhaber) und zur Interoperabilität sowie ein datenschutzkonformes und menschenzentriertes technologisches Design unter Verwendung von Standardlizenzen zur Datenweiterverwendung.

## **Laufende Prozesse**

Mit Initiativen zur Vereinfachung von Förderprozessen und zur digitalen Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr wurden Themen angestoßen. Ihre Bearbeitung ist mittelfristiger Natur. Konkrete Ergebnisse sollen im Rahmen der High-Level-Sitzung im Jahr 2021 vorgestellt werden. Mit dem Dialogforum „Gemeinsam für einen starken ÖPNV“ wurde eine Initiative für die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs unter das Dach des Bündnisses gestellt. Der Lenkungskreis wird zu dieser Initiative auf dem Laufenden gehalten. Eine parallele Bearbeitung im Lenkungskreis ist nicht vorgesehen.

Im Weiteren wird auch auf das vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) verantwortete „Modellvorhaben zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“ (MogLeb) hingewiesen. Hier wird ein länderübergreifendes Mobilitätsnetzwerk erarbeitet, das die Länder beim Aufbau eigener Mobilitätsnetzwerke und bei der Unterstützung ihrer Kommunen im Bereich eines lokalen Mobilitätsmanagements unterstützen kann. Das MogLeb passt sich in das vom BMVI begründete Bündnis für moderne Mobilität sowie das Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) ein und deckt dabei insbesondere den Bereich der Mobilität in den ländlichen Räumen ab.

## **Dialog-Forum „Gemeinsam für einen starken ÖPNV“**

Das neue Dialog-Forum „Gemeinsam für einen starken ÖPNV“ ist eine Initiative des Bundes für eine aktivere Rolle bei der Überwindung der Corona-Pandemie im ÖPNV. Er will zusammen mit den Ländern, Kommunen und Verkehrsunternehmen sicherstellen, dass der durch die Pandemie verursachte starke Einbruch der Fahrgastzahlen im ÖPNV aufgefangen und die langfristigen Ziele des Bundes im Hinblick auf eine klimafreundliche Verkehrswende erreicht werden können. Von allen Beteiligten wird das starke Engagement von Bund und Ländern für einen ÖPNV-Rettungsschirm begrüßt, um Schäden durch Folgewirkungen des Lockdowns auszugleichen. Gemeinsam mit relevanten Akteuren aus Ländern, kommunalen Spitzenverbänden, Branchenverbänden, Wissenschaft sowie Verkehrsunternehmen sollen zukunftsorientiert im Dialog-Forum eine gemeinsame Bestandsaufnahme zur Lage der ÖPNV-Branche in der Corona-Krise vorgenommen und gemeinsame Perspektiven und Lösungswege entwickelt werden.

## **Verbesserung von Förderprozessen**

Das Thema „Verbesserung von Förderprozessen“ strebt an Förderprozesse für Kommunen zu vereinheitlichen und einfacher zu gestalten. Ein erster Workshop mit dem Titel „Schlanker. Schneller. Effektiver. Förderprogramme des Bundes verbessern.“ wurde in diesem Zusammenhang als gemeinsame Veranstaltung des BMVI und des Deutschen Städtetages im NaKoMo durchgeführt. Die Ergebnisse werden aktuell ausgewertet und in die weitere Arbeit zu diesem Thema einfließen.

## **Weitere Zusammenarbeit**

Das Bündnis für moderne Mobilität hat in den letzten zwölf Monaten erfolgreich wichtige und auch kontroverse Themen erörtert. Die übergeordneten Anforderungen an den Klimaschutz, die Verkehrssicherheit und die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in punkto Verkehr und

Mobilität werden auch in den kommenden Jahren weiter von hoher Bedeutung sein. Das Bündnis hat hier wichtige Impulse gesetzt und aktiv an pragmatischen und umsetzungsfähigen Lösungen gearbeitet. Alle Mitglieder des Bündnisses bekräftigen daher die Notwendigkeit, den kontinuierlichen Erfahrungsaustausch für ein abgestimmtes Handeln zwischen Bund, Ländern und Kommunen fortzusetzen und die Erkenntnisse zügig umzusetzen.