

AUSGABE 1 | 2024

STÄDTETAG AKTUELL



Inhalt

SCHWERPUNKT MOBILITÄT

Mobilität neu denken!

Tempolimits: Gesetzgeber steht
Kommunen weiter im Weg

ÖPNV-Ausbau und Modernisierung:
Der heiße Brei droht kalt zu werden

D-Ticket: Deutschland-Angebot
muss in Deutschland-Qualität folgen

AUS DEN STÄDTEN

AUS DEM STÄDTETAG

Präsidium und Hauptausschuss
des Deutschen Städtetages berieten
in Trier

Sorge um Galeria-Kaufhäuser –
aber auch „Chance für Neustart“

Städtetagsfachpapier zeigt Beispiele
innovativer Geodatenlösungen

FACHINFORMATIONEN



© Stadt Freiburg, Patrick Seeger

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser!

Es ist gut, dass wir die großen Herausforderungen wie Klimaschutz, Wärmewende oder Verkehrswende in Deutschland engagiert angehen. Das bedeutet aber auch: Wir leben in einer Zeit großer Veränderungen, die bei manchen auch zu Verunsicherung führt. Das nutzen mehr und mehr diejenigen aus, die unsere Demokratie, unseren Rechtsstaat, unsere freiheitlich demokratische Grundordnung in Frage stellen. Es sind rechtsextreme Kräfte, die lautstark unser Land, seine Institutionen und viele Personen diffamieren und verunglimpfen und Fakten leugnen. An die Stelle notwendiger kontroverser Debatten von unterschiedlichen Positionen und Meinungen und der Kompromissfindung in demokratischen Prozessen setzen sie vermeintlich einfache Antworten, grenzen aus und stigmatisieren Menschen und fördern Vorurteile, Hass und Gewalt.

Dem treten wir entgegen. Für uns ist klar: Menschenwürde ist nicht verhandelbar. „Wir

nehmen es nicht hin, dass rechtsextreme Kräfte eine Atmosphäre der Verunsicherung, der Angst und des Hasses in unserem Land und in unseren Städten schüren.“ Dieser Satz ist Teil der Trierer Erklärung (siehe Seite 16), die wir im Januar im Hauptausschuss des Deutschen Städtetages verabschiedet haben. Dieser Satz ist aber auch Programm: Viele Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister gehen dieser Tage gemeinsam mit vielen zehntausenden Menschen in den Städten auf die Straßen und senden damit ein klares Signal gegen Rechtsextremismus und die Spaltung der Stadtgesellschaften. Die Botschaft ist klar: Wir schützen unsere Demokratie und bleiben als Zivilgesellschaft solidarisch.

Statt Spaltung setzen wir auf Dialog – und den Austausch von Ideen für eine gute Zukunft in unseren Städten. Wir möchten künftig in Städtetag aktuell Themen, die uns in den Städten sehr intensiv beschäftigen, mehr Platz einräumen – etwa dem Klimawandel und der Klimaanpassung, der

Integration, der Verwaltungsdigitalisierung oder den Kommunal финанzen. Deshalb haben wir das Heftkonzept von Städtetag aktuell erweitert. Mit dieser ersten Ausgabe 2024 finden Sie künftig in jedem Heft einen Themenschwerpunkt. Dieser enthält Namensbeiträge und Fachartikel ebenso wie Hintergrundinformationen und Best-Practice-Beispiele aus den Städten – in diesem Heft zum Thema Mobilität.

Wie wird die Mobilität der Zukunft in den Städten aussehen? Verkehrslösungen von Morgen sollen unseren Ansprüchen an Mobilität ebenso genügen wie unseren Zielen bei Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Lebensqualität und Gesundheitsschutz. Gleichzeitig sind die Verkehrssituationen von Stadt zu Stadt unterschiedlich. Nötig sind deshalb passgenaue Konzepte vor Ort, ein Mix aus innovativen Lösungen und vor allem Dialog und Austausch. In vielen Städten wird intensiv an Mobilitätsangeboten und Verkehrskonzepten der Zukunft gearbeitet. Wir stellen spannende Beispiele vor. Damit diese erprobt und entwickelt werden können, muss jedoch der Rahmen stimmen. Bislang sind viele gute Ideen nicht umsetzbar, weil die Gesetze das nicht hergeben. Deshalb fordern wir seit langem und ungeachtet des jüngsten Scheiterns einer Novelle im Bundestag vom Bund mehr Entscheidungs- und Gestaltungsspielräume für die Städte im Straßenverkehrsgesetz und in der Straßenverkehrsordnung. Im europäischen Ausland haben die Behörden da auf lokaler Ebene oft mehr Handlungsmöglichkeiten. Weitere wichtige Themen im Schwerpunkt Mobilität sind das Deutschlandticket und die Finanzierung und der Ausbau des ÖPNV.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen!



Helmut Dedy
Hauptgeschäftsführer des
Deutschen Städtetages

➔ www.staedtetag.de/mobilitaet

TITELFOTO

Tram vor Rathausneubau in Freiburg

Die Zukunft der Mobilität wird in Freiburg in vielen Bereichen geplant, ausprobiert und verwirklicht. Das hat Tradition. Bereits der städtische Generalverkehrsplan von 1979 favorisierte umweltfreundliche Verkehrsarten. Zehn Jahre später wurde in der Gesamtverkehrskonzeption festgelegt, durch abgestimmte Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik eine „Stadt der kurzen Wege“ zu entwickeln. Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV sollten attraktiver, der Autoverkehr so umwelt- und stadtverträglich wie möglich gestaltet werden. Diese Ziele wurden mit dem 2008 verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan 2020 bekräftigt. 2023 beschloss der Gemeinderat den Klimamobilitätsplan, um die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 um mindestens 40 Prozent zu reduzieren.

Dafür dreht die Stadt an vielen Stell-schrauben. Eine ist die Stärkung des Radverkehrs mit Pilotprojekten wie Deutschlands erstem mit Solarpaneelen überdachten Radweg. Oder das Engagement des Sport-Club Freiburgs, für dessen Mannschaften das Fahrradfahren zu Training oder Spiel gelebter Alltag ist. Zu den Heimspielen kommen auch viele Fans mit dem Fahrrad. 3.700 Rad-Stellplätze am Stadion sorgten für den ersten Platz unter den Bundesliga-Teams und für eine Auszeichnung mit dem Deutschen Fahrradpreis.

Schlagzeilen machte auch Freiburgs Idee, Bewohnerparken nach sozialen Kriterien und nach Länge der Fahrzeuge gestaffelt zu bepreisen. Diesen Plan kippte allerdings das Bundesverwaltungsgericht. Zum 1. Dezember 2023 kostet deshalb ein Bewohnerparkausweis einheitlich 200 Euro.

➔ www.freiburg.de/verkehr

(© Stadt Freiburg, Patrick Seeger)

Mobilität neu denken!

Von Anne Klein-Hitpaß

Staus, Klimakrise, Lärm- und Umweltbelastungen zeigen deutlich: Die Verkehrspolitik muss umsteuern, damit unsere Städte auch zukünftig attraktive Wohn-, Arbeits- und Lebensstandorte sind. Dafür bedarf es einer Verkehrswende, bei der den Städten eine tragende Rolle zugesprochen wird. Um dieser gerecht zu werden, brauchen sie allerdings die Unterstützung der Bundespolitik.

Tatsächlich vollziehen Städte und Gemeinden als zentrale Akteure seit einigen Jahren die schrittweise Abkehr einer primär auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichteten Verkehrsplanung. Viele Städte haben dazu in ihren Verkehrsentwicklungsplänen oder Mobilitätskonzepten ambitionierte Ziele formuliert, wie beispielsweise den MIV zu reduzieren und in Richtung Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu verlagern.

„Für die Städte sollte es Ziel sein, Mobilität auch ohne eigenes Auto zu ermöglichen und somit die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen zu verbessern.“

Und so ist, trotz der nach wie vor herrschenden Dominanz des Autos, das Verkehrsangebot vieler Städte in den vergangenen Jahren vielfältiger und multimodaler geworden. Der Radverkehr hat deutlich zugenommen. Sharing-Angebote wie Car- und Bikesharing differenzieren sich aus, ergänzt um die kontrovers diskutierte E-Scooter als weitere Mobilitätsoption. Der ÖPNV wird vielerorts – auch jenseits der verdichteten Innenstädte – durch flexible On-Demand-Angebote ergänzt und ist

durch das bundesweit eingeführte Deutschlandticket für die Nutzenden günstiger und attraktiver geworden.

Diese Erfolge der vergangenen Jahre führen in jüngster Zeit jedoch vermehrt zu Konflikten. Dabei geht es neben Fragen der Flächenverteilung und der gesellschaftlichen Akzeptanz auch um die soziale Dimension von Mobilität. Wie kann sichergestellt werden, dass auch in Zukunft möglichst alle sozialen Gruppen in der Stadt sicher mobil sein können?

Hier entstehen unvermeidlich Auseinandersetzungen, da bisherige Nutzungen, Routinen und auch Privilegien – meist von den Pkw-Nutzenden – gestört oder entzogen werden und bisweilen lautstarke Proteste nach sich ziehen. Es treten Zielkonflikte zutage – etwa zwischen denen, die öffentliche Räume verstärkt als Lebensraum oder für die aktive Mobilität beanspruchen und den Menschen, die ausschließlich das Auto für ihre alltäglichen Wege nutzen.

Für die Städte sollte es Ziel sein, Mobilität auch ohne eigenes Auto zu ermöglichen und somit die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen zu verbessern – und gleichzeitig auch die Anforderungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes sowie EU-Vorgaben zu Luftreinhaltung und Lärmschutz zu erfüllen.

Um das zu erreichen gilt noch immer, was seit Jahrzehnten bekannt ist: Nur mit einer integrierten „Push- und Pull-Strategie“ kann die urbane Mobilitätswende gelingen. Neben neuen Mobilitätsangeboten bedarf es klarer und restriktiver Regelungen für den motorisierten Individualverkehr. Wie genau der Weg dorthin auszugestaltet ist, ist und bleibt Gegenstand kontroverser gesellschaftlicher Debatten. Aktuell erscheint die Mobilitätswende vom politischen Diskurs wenig begünstigt – sowohl auf Bundesebene als auch in vielen Städten. Die dabei zutage tretenden Konflikte sollten jedoch nicht als



Scheitern wahrgenommen werden. Veränderungen rufen Widerstände hervor. Diese legen sich jedoch oftmals nach der Umsetzung – und mit dem Einsetzen einer Gewöhnung, wie Erfahrungen verschiedener Städte zeigen.

Für eine erfolgreiche lokale Verkehrswende gibt es keine Blaupause. Jede Kommune wird für sich prüfen müssen, wie sie den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen vor Ort gerecht werden will. Diese ohnehin schon schwierige Aufgabe wird erschwert durch ein nicht mehr zeitgemäßes Straßenverkehrsrecht, das vordergründig die „Sicherheit und Flüssigkeit“ des Autoverkehrs als Regelungsziel formuliert und dabei die kommunalen Handlungsspielräume, Verkehr zu steuern und Mobilität zu gestalten, massiv einschränkt. Eine Reform des Gesetzes wurde erarbeitet, passierte im Herbst vergangenen Jahres den Bundestag und ist im November 2023 vom Bundesrat gestoppt worden. Auch wenn der vorliegende Entwurf aus Sicht der Städte „noch nicht der große Wurf“ gewesen sei, sei er dennoch ein „erster Schritt, den Städten mehr Entscheidungsspielraum zu geben bei der Verkehrsplanung und Ver-

kehrsteuerung.“ (Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutscher Städtetag).

Das Scheitern im Bundesrat ist aus Sicht vieler Städte, Gemeinden und Landkreise enttäuschend. Nicht minder enttäuschend und ein weiterer Rückschlag für die Mobilitätswende sind die gerade beschlossenen Kürzungen der Ampel-Regierung für den Bundeshaushalt 2024. Demnach sollen Finanzmittel für klimafreundlichen Radverkehr ebenso gestrichen werden wie für die nötige Finanzierung der Bahn.

Ein herber Dämpfer für den klimafreundlichen Verkehr der Zukunft, der zudem die Bemühungen und sichtbaren Erfolge der Städte und Gemeinden konterkariert. Der Rückenwind, den die Kommunen für die notwendige Transformation benötigen, bleibt ihnen somit vorerst verwehrt.

© Markus Stelarf



Dipl.-Geogr. Anne Klein-Hitpaß
Leiterin Fachbereich Mobilität,
Deutsches Institut für Urbanistik

Tempolimits: Gesetzgeber steht Kommunen weiter im Weg

Von Thomas Dienberg und Frauke Burgdorff

Die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ setzt sich seit ihrer Gründung für mehr kommunalen Handlungsspielraum und ein zeitgemäßes Straßenverkehrsrecht ein. Zunächst mit Erfolg: Reformentwürfe von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung standen vergangenen November vor der Verabschiedung im Bundesrat. Dort wurde das Vorhaben jedoch zunächst gestoppt.

Beim Thema Tempolimits sitzen die Experten vor Ort: lokale Politik und Verwaltungen wissen am besten, wo innerorts der Schuh drückt. Viel daran ändern können Sie jedoch häufig nicht. Das Straßenverkehrsrecht setzt den Kommunen viel zu enge Grenzen. Die Leichtigkeit des (motorisierten) Verkehrs genießt weiter Vorrang vor allen anderen Aspekten wie Sicherheit, Gesundheit oder Klimaschutz. Daran geändert hat sich in den vergangenen Jahrzehnten nur wenig. Die Entscheidung im Bundesrat ist vor diesem Hintergrund aus Sicht der Initiative nicht vermittelbar.

Über die Initiative:

gegründet im Juni 2021 von den sieben Städten Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm engagieren sich – Stand heute – 1034 Gemeinden, Städte, Landkreise und eine Region über alle Parteigrenzen hinweg und in ganz Deutschland für mehr kommunalen Gestaltungsspielraum. In den Städten und Gemeinden der Initiative leben rund 40 Millionen Menschen.

➔ www.lebenswerte-staedte.de

Wie sehr Kommunen die Hände gebunden sind, zeigt die Ausnahmeregel für bestimmte soziale Einrichtungen, eigentlich eine gute Idee. Seit 2016 erlaubt der Gesetzgeber die Anordnung von Tempolimits unter anderem vor Schulen, Kitas und Altenheimen, ohne dass dort aufwändig und teuer eine besondere Gefahrenlage nachgewiesen werden muss.

Der Haken an der Sache: der Eingang der Einrichtung muss direkt an der Straße liegen, auf der Tempo 30 gelten soll. In den Kommunen der Initiative gibt es hunderte Fälle, wo die Gesetzeslage so den einfachen und effektiven Schutz von Fußgängern und Radfahrern verhindert.

Ein Beispiel aus Leipzig: der Weg von und zu sieben sozialen Einrichtungen und einem Einkaufszentrum kreuzt die Zwickauer Straße im Süden der Stadt. Eine Möglichkeit für die Kommune, hier mit Tempo 30 für mehr Sicherheit zu sorgen, gibt es derzeit nicht. Mehrere Anläufe aus der Bürgerschaft hierzu musste die Straßenverkehrsbehörde aus rechtlichen Gründen ablehnen. Dabei liegen die Vorteile geringerer Höchstgeschwindigkeiten auf der Hand. So steht ein Auto abgebremst aus Tempo 30 längst, bevor der Bremsvorgang bei Tempo 50 überhaupt begonnen hat. Allein schon die Abrollgeräusche der Reifen sorgen dafür, dass „langsamer“ automatisch „leiser“ bedeutet. Unbestreitbar sind auch die positiven Effekte auf Umwelt- und Klimaschutz. Nicht zuletzt geben Tempolimits Stadt- und Verkehrsplanern Möglichkeiten an die Hand, ihre Kommunen besser, weil lebenswerter zu gestalten.



Zwickauer Straße mit angrenzendem Einkaufszentrum und sozialen Einrichtungen in Leipzig-Lößnig. (© Stadt Leipzig)

Darüber hinaus werden im Straßenverkehrsrecht vielfach weitere Themen reguliert. Beispiele hierfür sind die Anordnung von Bewohnerparken, von Fußgängerüberwegen oder von Busspuren. Die Initiative fordert auch hier die Schaffung von zielgerichteten, flexiblen und ortsbezogenen Handlungsspielräumen für die Kommunen – genau so, wie es die Menschen vor Ort brauchen und wollen.

Den häufig skizzierten Kulturkampf zwischen Tempobefürwortern und Initiative gibt es indes nicht. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 ist nicht das Ziel. Es geht darum, so einfache und effektive Instrumente wie Tempolimits dort einsetzen zu dürfen, wo sie wirklich gebraucht werden. Der Entwurf der Straßenverkehrsordnung galt vor diesen Hintergründen nicht als ambitioniert. Umso verständlicher, dass die Novelle bisher auf der Strecke geblieben ist. Deshalb müssen sich Bund und Länder

schnell im Vermittlungsausschuss an einen Tisch setzen, um die notwendigen Veränderungen endlich auf den Weg bringen. Nicht nur die Menschen in den weit über 1000 Mitgliedskommunen der Initiative warten darauf.



© Stadt Leipzig

Thomas Dienberg
Sprecher der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau Leipzig



© Andreas Herrmann

Frauke Burgdorff
stellv. Sprecherin der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, Stadtbaurätin und Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau und Mobilität Aachen



ÖPNV-Ausbau und Modernisierung: Der heiße Brei droht kalt zu werden

Von Hilmar v. Lojewski

Seit Monaten steht er dampfend auf dem Tisch, der heiße Brei, auch genannt Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP) für die „Öffis“ und im Koalitionsvertrag niedergelegt. Eingerührt ist jede Menge Expertise von Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden: Die Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit urbaner und ländlicher Räume, die Tarif- und Finanzierungsstrukturen und die Kriterien zur Transparenz, was mit welchen Mitteln passiert. Und längst sollte er gegessen, sprich unterschrieben sein. Aber die eigentliche Substanz des Breis und sein Geschmacksträger, dass sich nämlich nach dem Willen der Ampelkoalition „Bund, Länder und Kommunen über die Finanzierung des ÖPNV bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen“, sind mit dem Bundeshaushalt 2024 in noch weitere Ferne gerückt.

Das ist fatal und für alle Beteiligten fraglos auch frustrierend. Denn wenn die Hauptzutat fehlt – die langfristige Klärung, wie wir in Deutschland den ÖPNV ausfinanzieren wollen – nutzen auch immer neue Ingredienzen in Form von Extrakten aus der Politikküche, Expertisen aus der Wissenschaftsküche und endlosen Exkursen der Arbeitsgruppen aus der föderalen Küche wenig. Dabei gerät aus dem Blick – ohne einen massiven Ausbau, die Modernisierung und die Diversifizierung des ÖPNV in Städten und Regionen wird der Verkehrssektor seine Hausaufgaben zum Klimaschutz weder bis 2030 noch bis 2045 erledigen können. Das haben selbst die überzeugtesten Anhänger der Antriebswende bei Pkw und Lkw in der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) einmütig konzidiert. Hinzu treten Vorteile bei Lebens- und Umweltqualität, die ein ausgebauter und modernisierter ÖPNV liefern kann. Und das natürlich immer in

Verknüpfung mit der individuellen Mobilität, ob per Muskel, per Elektrizität und bis 2050 gewiss auch noch in Grenzen fossil betrieben.

Wo liegt der Schlüssel eines Ausbau- und Modernisierungspakts für den ÖPNV bis 2030 – oder besser: Wie ist der dreistellige Code zu einer nachhaltigen Mobilität mit einem starken ÖPNV für alle zu knacken?

Erstens – durch ein „Bessere-Öffis-Gesetz“. Dafür muss das Regionalisierungsgesetz explizit um Ausbau- und Modernisierung ergänzt und der Beitrag des Bundes hierfür definiert werden. Denn das Regionalisierungsgesetz muss systematischer „aufgebohrt“ werden für seine vielfältigen Funktionen. Es war einmal für die Bestellung des Regionalverkehrs der Länder konzipiert worden. Heute ist es ein „Viele-Buchstaben-Gesetz“, das selbst Expertinnen und Experten der ÖPNV-Finanzierung nur mit Anlauf durchdringen – Coronaschutzschirm, Kostenkompensation für Energiepreise und Inflation, Defizitkompensation für das Deutschlandticket. In der Summe viel Geld, bis 2030 mit einem Aufwuchs auf über 17 Milliarden Euro. Das sind aber keine substanziellen Mittel für Ausbau und Modernisierung, dem eigentlichen politischen Ziel.

Zweitens – durch die Erkenntnis, dass angesichts eines Finanzierungsbedarfs von ca. 70 Milliarden Euro für Ausbau und Modernisierung der Öffis bis 2030 diese Aufgabe der Daseinsvorsorge nur durch die öffentliche Hand erfolgen kann. Alle anderen Finanzierungsformen für den Ausbau- und Modernisierungspakt bleiben Flickwerk. Ausweichversuche zur Finanzierung des ÖPNV zum Beispiel durch City-Maut, durch dritte Nutzer, also den privaten Sektor und eine umfassende europäisch verfasste Straßennutzungsgebühr, können der Aufgabe nicht

„... ohne einen massiven Ausbau, die Modernisierung und die Diversifizierung des ÖPNV in Städten und Regionen wird der Verkehrssektor seine Hausaufgaben zum Klimaschutz weder bis 2030 noch bis 2045 erledigen können.“

gerecht werden. Sie wirken nur punktuell, stoßen auf Widerstand oder brauchen zu lange.

Drittens – durch klare Aufgabenteilung zwischen Bund, Ländern, Regionen und Kommunen. Fraglos ist die Klage über unklare Zuständigkeiten und Schnittstellen und zu wenig gehobene Synergien berechtigt. Das müssen alle Ebenen besser machen, um Ausbau und Modernisierung auch der Öffis effektiv wie effizient zu liefern.

Entscheidungen hierüber standen laut Verkehrsministerkonferenz Anfang 2023 an. Für 2024 wird trotz der aktuellen Rahmenbedingungen hoffentlich noch etwas zu entscheiden sein. Entscheidungen 2025 bedeuten, dass Wirkungen sich frühestens ab 2028 einstellen. Der heiße Brei droht kalt und ungenießbar zu werden. Und wenn nicht der ganze Brei erhitzt werden kann, dann braucht es reichlich heiße Soße aus dem Klima- und Transformationsfonds – aber um dessen Temperatur steht es leider auch nicht zum Besten.



© Frank Nuemberger

Hilmar v. Lojewski
Beigeordneter des Deutschen Städtetages, Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr

D-Ticket: Deutschland-Angebot muss in Deutschland-Qualität folgen

Von Ingo Wortmann

Seit dem 1. Mai 2023 gilt in jeder deutschen Stadt ein und dasselbe Ticket. Das ist auf den ersten Blick nicht weniger als eine Revolution der bisherigen Tariflandschaft im Nahverkehr. Das Deutschland-Ticket hat sich als signifikanter Schritt in der Förderung öffentlicher Mobilität in Deutschland erwiesen, mit zwei Großeffekten: Erstens, Stammfahrgäste und Neukundinnen und -kunden werden wirtschaftlich entlastet in schwierigen Zeiten und zweitens, die klimafreundliche Mobilität mit Bus und Bahn steigt – mit verbundüberschreitenden, längeren, häufigeren Fahrten. Mit einem monatlichen Preis von 49 Euro ermöglicht das D-Ticket den unbegrenzten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und knüpft an den Erfolg des früheren 9-Euro-Tickets an – und dessen zentrale Erkenntnis, dass die Fahrgäste ein Flatrate-Modell für den ÖPNV zu schätzen wissen.

Doch nichts an diesem Angebot der bundesweiten Fahrberechtigung der zweiten Klasse ist in Stein gemeißelt, organisatorisch vollendet, langfristig finanziert. Tatsächlich brauchen wir nach der Einführung des Deutschland-Tickets nun eine verlässliche Perspektive über ein standardisiertes Deutschland-Angebot in Deutschland-Qualität des ÖPNV überall und für alle in unseren Städten.

Bislang haben rund zehn Millionen Menschen ein Abonnement für das Deutschland-Ticket abgeschlossen. Nach einem starken Anstieg der Verkaufszahlen im Vorverkauf und dann zum Start ab Mai ist nun eine gewisse Sättigung im Markt erreicht, was auch daran liegt, dass bislang Zielgruppen – etwa Studierende, Familien, Hundebesitzer, 1. Klasse-Reisende – noch nicht passgenau angesprochen werden können. Ein wesentlicher Hemmschuh ist auch, dass die stetige Berichterstattung über die nicht langfristig



© Uwe Schippmann



gesicherte Finanzierung potenzielle Fahrgäste und Arbeitgeber, die sich für das rabattierte D-Ticket Job für ihre Belegschaft interessieren, davon abhält, eine nachhaltige Mobilitätsänderung zu vollziehen.

Eine bundesweite Marktforschung von Bund und Ländern, koordiniert durch den Branchenverband VDV, zeigt, dass das Deutschland-Ticket vor allem in Großstädten Anklang findet, wo 20 bis 30 Prozent der Befragten das Ticket besitzen, im Vergleich zu nur sechs Prozent in kleineren Städten und ländlichen Gebieten. Dies deutet auf die Notwendigkeit hin, das öffentliche Verkehrsangebot auch außerhalb großer Städte attraktiver zu gestalten.

Das größte Risiko des D-Tickets bleibt seine Finanzierung. Die Branche steht vor einer Finanzierungslücke, die sich 2024 auf hunderte Millionen Euro belaufen könnte. In diesen Tagen, ohne einen beschlossenen Bundeshaushalt, sind die Risiken für die Verkehrsunternehmen in den Städten größer denn je. Diese Herausforderung wird durch die derzeitige Unklarheit über die zukünftige Lastenteilung zwischen Bund und Ländern verschärft.

Unbestritten ist, dass das Deutschland-Ticket bereits einen Beitrag zur Verkehrswende leistet, da etwa fünf Prozent aller

Fahrten, die mit dem Ticket unternommen werden, sonst mit dem Auto erfolgt wären. Es hat auch eine erhöhte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zur Folge, wobei die Zahl der Fahrgäste im Bahn-Regionalverkehr um 18 Prozent gestiegen ist.

„Tatsächlich brauchen wir nach der Einführung des Deutschland-Tickets nun eine verlässliche Perspektive über ein standardisiertes Deutschland-Angebot in Deutschland-Qualität des ÖPNV überall und für alle in unseren Städten.“

Ein wesentlicher Aspekt, der die Akzeptanz des Tickets beeinflusst, ist sein Preis. Während der Preis für einige ein Kaufanreiz ist, stellt er für andere, insbesondere für einkommensschwächere Gruppen, eine Hürde dar. Doch wenn Bund und Länder zur Deckelung der öffentlichen Co-Finanzie-

zung des Tickets eine solche Preiserhöhung beschließen, dann ist das aus Sicht der Branche nachvollziehbar. Diese sollte aber nach Möglichkeit erst Anfang 2025 erfolgen, um im Einführungszeitraum 2023/2024 stabile Preise zu haben. Damit besteht zudem die Möglichkeit, dem generell wachsenden Finanzbedarf durch Steigerungen bei Personal-, Energie- und Betriebskosten im ÖPNV gerecht zu werden.

„Oberstes Ziel der Branche bleibt es, das Deutschland-Ticket zum dauerhaften Erfolg zu machen und dafür möglichst viele Kundinnen und Kunden zu gewinnen, die dieses Ticket nutzen.“

Oberstes Ziel der Branche bleibt es, das Deutschland-Ticket zum dauerhaften Erfolg zu machen und dafür möglichst viele Kundinnen und Kunden zu gewinnen, die dieses Ticket nutzen. Die Verkehrsunternehmen und Verbände tun alles dafür, um das Deutschland-Ticket dauerhaft zu stärken. Dazu zählen unter anderem ein starkes bundesweites Werben für das Ticket und ein starker Vertrieb. Vor allem beim Deutschland-Ticket Job sieht die Branche noch erhebliches Wachstumspotenzial, das es zu heben gilt.

Die anhaltende Beschäftigung mit dem Ticket verstellt nun bereits seit vielen Monaten den Blick auf den Bedarf des ÖPNV-Angebotes und der Qualität in den

deutschen Städten. Dabei ist mit dem Ausbau- und Modernisierungspakt im Koalitionsvertrag der Ampel in Berlin das passende Werkzeug vorhanden. Der VDV betont die Dringlichkeit einer umfassenden Investition in die ÖPNV-Infrastruktur seit Jahren.

Laut einer Difu-Studie beläuft sich der Nachhol- und Ersatzbedarf bei der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur bis 2030 auf 64 Milliarden Euro. Zusätzlich besteht ein Bedarf von etwa 4,5 Milliarden Euro für den Ausbau der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur. Die Branche fordert eine jährliche Anhebung der GVFG-Mittel auf mindestens drei Milliarden Euro ab 2025, um den Ausbau und die Modernisierung der kommunalen ÖPNV-Netze zu unterstützen. Diese Investitionen konzentrieren sich auf die Sanierung und den Ausbau von U-Bahn- sowie Stadt- und Straßenbahnstrecken.

Das Deutschland-Ticket hat positive Auswirkungen auf die Mobilität in deutschen Städten und trägt zur Verkehrswende bei. Es bedarf jedoch einer kontinuierlichen Anpassung und Verbesserung, insbesondere in Bezug auf seine Finanzierung, Preisgestaltung und das zugrundeliegende verkehrliche Angebot. Die Diskussion um seine Zukunft und seine Rolle in der städtischen Mobilität bleibt somit von zentraler Bedeutung für die Städte. Dem Deutschland-Ticket muss das Deutschland-Angebot in Deutschland-Qualität folgen. Gemeinsam. Für alle. Überall.



Ingo Wortmann
Präsident Verband
deutscher Verkehrsunternehmen
(VDV)

Wie kommen wir „Besser durch Köln“?

Der nachhaltige Mobilitätsplan nimmt Form an

Von Thorsten Siggelkow

Klare Ziele und gute Ideen für die Mobilität der Zukunft, mitgetragen von den Menschen, die in der Stadt unterwegs sind: Das ist der Anspruch des nachhaltigen Mobilitätsplans „Besser durch Köln“. Er wird seit Ende 2022 von der Stadt Köln in einem beispielgebenden Beteiligungsverfahren gemeinsam mit Stakeholdern und allen Kölnerinnen und Kölnern entwickelt. Der nachhaltige Mobilitätsplan soll den strategischen Handlungsrahmen für eine klimafreundliche Mobilität und eine lebenswerte Stadt bilden.

Im September 2023 wurde der erste Meilenstein erreicht: Ein vom Stadtrat einstimmig beschlossenes Leitbild formuliert die Vorstellung, wie die Mobilität in Köln im Jahr 2035 perspektivisch aussehen soll. Zentraler Bestandteil des Leitbilds sind fünf aus der „Ich-Perspektive“ formulierte Zielbilder. Sie sollen das Kölner Mobilitätserlebnis der Zukunft schon heute greifbar machen:

- **Ich komme gut durch Stadt und Umland:** Mobilität ist schnell, zuverlässig und gut vernetzt.
- **Ich erledige vieles direkt im Veedel (Stadtviertel):** Veedel ermöglichen kurze Wege, laden zum Verweilen ein und stellen Erreichbarkeit sicher.
- **Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben:** Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar und eröffnet Chancen.
- **Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin:** Mobilität ist sicher, sauber und Menschen nehmen Rücksicht aufeinander.
- **Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima:** Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie die Anpassung an Klimafolgen.

Das Leitbild bildet den Rahmen für die weitere Bearbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans. Um zukünftig regelmäßig messen zu können, ob die Zielbilder durch die noch



festzulegenden Maßnahmen erreicht werden, wurden 24 Indikatoren entwickelt. Derzeit analysiert die Stadt Köln auf Basis dieser Indikatoren den Status Quo sowie die Chancen und Mängel der aktuellen Mobilitätssituation. Der nächste Schritt besteht darin, auf Basis verschiedener Szenarien eine Strategie zu entwickeln, mit der die Ziele des Leitbilds Realität werden können.

Ab 2025 wird in einer zweiten Stufe basierend auf der Strategie ein Umsetzungsplan erarbeitet. Darüber hinaus wird ein Evaluationskonzept für die Beobachtung der künftigen Mobilitätssituation entwickelt.

Die Erarbeitung der ersten Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplans wird vom Bundesministeriums für Digitales und Verkehr mit Mitteln aus dem Programm „Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten“ im Rahmen des Sofortprogrammes „Saubere Luft“ unterstützt.

Weitere Infos:

➔ www.stadt-koeln.de/mobilitaetsplan

Thorsten Siggelkow
Leiter des Amtes für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln



Braunschweig: Busse erinnern an 1,5 Meter Überholabstand

Unter dem Slogan „Lasst bitte Platz“ erinnern ab sofort sogenannte Traffic Boards auf den Heckflächen von Linienbussen in Braunschweig an den gesetzlichen Mindestabstand von innerorts 1,50 Meter beim Überholen von Radfahrenden. Dieser Abstand ist in der 2020 novellierten Straßenverkehrsordnung festgelegt, außerorts gelten sogar zwei Meter. Ziel der Aktion ist es, Unfälle durch zu geringen Sicherheitsabstand zu vermeiden. Sie läuft drei Monate und ist Teil des vom Braunschweiger Rat verabschiedeten Ziel- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“.

➔ www.staedtetag.de/012416

Erlangen: Kostenloser ÖPNV in der Innenstadt

Seit dem 1. Januar 2024 heißt es innerhalb des kostenlosen Innenstadtbereichs Erlangen in allen Buslinien „Freie Fahrt“. Ziel des dreijährigen Pilotprojekts ist es, das Busfahren in der Innenstadt so einfach und bequem wie möglich machen, die Attraktivität der Innenstadt zu steigern und den Handel zu beleben. Wer mit dem Auto ins Stadtzentrum kommt, kann nun am Rand der Innenstadt auf dem Großparkplatz und in den Parkhäusern parken und bequem und ohne Ticketkauf mit dem Bus weiterfahren. Die Mindereinnahmen von derzeit jährlich rund 300.000 Euro, die durch die Kostenfreiheit der Innenstadtzone entstehen, gleicht die Stadt aus.

➔ www.staedtetag.de/012411

Dresden: Leitlinien für Sharing-Angebote und mehr Carsharing

Die Landeshauptstadt Dresden sucht Betreiber für stationsbasiertes Carsharing. Neue Anbieter können sich bis Ende Februar bewerben. Sie müssen verschiedene Kriterien erfüllen, etwa den Einsatz emissionsarmer und flächensparender Fahrzeuge. Die Carsharing-Angebote sollten sich zudem in ÖPNV-Tarife sowie in die lokalen Auskunftsplattformen einbinden lassen. Die Landeshauptstadt rechnet im Stadtgebiet bis 2030 mit einem zusätzlichen Bedarf von über 1.200 Carsharing-Stellplätzen. Dresden verfügt seit Juli 2022 als eine der ersten deutschen Städte über eine vom Stadtrat beschlossene Strategie für den Umgang mit Sharing-Angeboten. Seither definieren Leitlinien den Betrieb von Verleihsystemen wie Carsharing, Bikesharing, E-Mopeds und E-Scootern, regeln den geordneten Umgang und verpflichten die Betreiber, ihre Fahrzeuge an Sammelstellen zu bündeln oder auch die Fahrzeugflotte auf bestimmte Stadtgebiete zu verteilen.

➔ www.staedtetag.de/012415



© Stadt Braunschweig, Daniela Nielsen



Düsseldorf: Ampelvorrang beschleunigt ÖPNV

Um den ÖPNV schneller und pünktlicher zu machen, hat die Landeshauptstadt Düsseldorf in den vergangenen Jahren gut zwei Drittel der von Bus und Bahn genutzten Ampeln, insgesamt 370, so umgerüstet, dass Busse und Bahnen vorrangig passieren können. Die übrigen sollen bis 2026 folgen. Dafür werden neben der Steuerungssoftware häufig auch Anlagenbestandteile getauscht oder die Signalanlage komplett erneuert. Die Gesamtkosten für das ÖPNV-Beschleunigungsprojekt betragen rund 26,5 Millionen Euro. Der Bund übernimmt die eine Hälfte der Kosten. Die andere Hälfte übernehmen die Verkehrsbetriebe zu 80 Prozent und zu 20 Prozent die Stadt.

➔ www.staedtetag.de/012413



© Ebusco

Potsdam: E-Bus-Flotte soll ÖPNV klimafreundlicher machen

Bereits im kommenden Jahr sollen in der Landeshauptstadt Potsdam die ersten von 23 neu bestellten E-Bussen der niederländischen Firma Ebusco fahren. Dafür investieren die Landeshauptstadt und der Verkehrsbetrieb Potsdam insgesamt 17,4 Millionen Euro. Die Anschaffung wird im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ mit insgesamt 4,672 Millionen gefördert. Weitere Fördergelder gibt es im Rahmen des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans (DARP). Bis 2031 soll die gesamte Busflotte der Verkehrsbetriebe auf E-Antriebe umgestellt werden.

➔ www.staedtetag.de/012414

Augsburg: Stadt setzt auf eigenes Fahrradverleihsystem

Mit einem neu konzipierten und eigenem Bikesharingsystem wollen die Stadt Augsburg und die Stadtwerke Augsburg das Angebot an Leihrädern und Leihstationen deutlich ausweiten. Vor allem in Wohn- und Gewerbegebieten sollen Bikesharing- und ÖPNV-Netz besser verknüpft werden. Dazu vorgesehen sind an 700 Standorten im Stadtgebiet gut 1.000 Fahrräder – davon bis zu 300 E-Bikes. Auch eine Ausweitung des Angebotes in umliegende Gemeinden ist geplant. Die Neukonzeptionierung des Bikesharingsystems ist Teil des Modellprojekts „AktionsplanVerkehrsVerlagerung“. Es wird über das Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“ durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert, weil es hilft die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich durch ein attraktiveres Angebot nachhaltig zu reduzieren.

➔ www.staedtetag.de/012412



© SWA, Thomas Hosemann

Präsidium und Hauptausschuss des Deutschen Städtetages berieten in Trier

Die Delegierten der Mitgliedsstädte des Deutschen Städtetages und die Verbands-spitze haben sich bei den Sitzungen von Präsidium und Hauptausschuss des Deutschen Städtetages am 17. und 18. Januar in Trier klar und deutlich gegen die Bestrebungen

von AFD-Funktionären und Rechts-extremisten positioniert, die sich gegen unsere Demokratie und unsere freiheitlich-demokratische Grundordnung richten. Sie verabschiedeten dazu die Trierer Erklärung.



Trierer Erklärung des Deutschen Städtetages

Das jüngst bekannt gewordene Treffen von AfD-Funktionären mit Mitgliedern der Identitären Bewegung und die dort diskutierte Deportation von Millionen Menschen aus Deutschland hat uns alle schockiert. Wir nehmen es nicht hin, dass rechtsextreme Kräfte eine Atmosphäre der Verunsicherung, der Angst und des Hasses in unserem Land und in unseren Städten schüren.

In unseren Städten leben Menschen unterschiedlicher Herkunft zusammen – als Nachbarinnen und Nachbarn, als Kolleginnen und Kollegen, als Freundinnen und Freunde, als Familie. Das ist die Lebensrealität in unseren Stadtgesellschaften. Das macht unsere Städte aus. Unsere Städte gehören allen Menschen, die hier leben. Wir akzeptieren nicht, dass Bürgerinnen und Bürger, dass Familien, dass sogar Kinder in unseren Städten Angst davor haben müssen, von hier vertrieben zu werden.

Unterschiedliche Meinungen, unterschiedliche Bewertungen politischer Themen, auch unterschiedliche Positionen zur Migrations- und Asylpolitik sind Teil unserer Demokratie.

Demokratie braucht Auseinandersetzung, Demokratinnen und Demokraten müssen auch Streit aushalten und Widerspruch akzeptieren. Was wir nicht akzeptieren, ist, wenn der Kern unserer Verfassung und die Basis unseres Zusammenlebens angegriffen wird: die Würde des Menschen.

Menschenwürde, Demokratie und Rechtsstaat müssen immer wieder neu verteidigt werden. Eine wehrhafte Demokratie lebt von einer aktiven und wachen Zivilgesellschaft vor Ort. Das haben Zehntausende Menschen in den vergangenen Tagen in unseren Städten deutlich gemacht. Die Menschen, die aktuell gemeinsam auf die Straßen gehen, um Farbe zu bekennen für Demokratie und Menschenwürde, senden ein klares Signal der Solidarität – und gegen die Spaltung unserer Stadtgesellschaften.

Trier, 18. Januar 2024

© Costa Bellasakis



„Geflüchtete, die den Städten zugewiesen wurden und absehbar länger in Deutschland bleiben, sollten möglichst schnell in Arbeit kommen. Jahrelange Perspektivlosigkeit können wir uns nicht länger leisten.“

Markus Lewe,
Präsident des Deutschen
Städtetages und Oberbürger-
meister der Stadt Münster

Jobcenter und Arbeitsagenturen leistungsgerecht ausstatten

Städte und Deutscher Städtetag haben in Trier vor Plänen des Bundes gewarnt, bei den Jobcentern und Arbeitsagenturen Milliarden für Qualifikation und Weiterbildung einzusparen. Nach den Sitzungen, bei denen Andrea Nahles, Vorstandsvorsitzende der Bundesagentur für Arbeit zu Gast war, betonte der Präsident des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Markus Lewe aus Münster, die Arbeit der Jobcenter und Arbeitsagenturen werde immer wichtiger, um Menschen in Arbeit zu vermitteln, sie weiterzubilden und die Lücken in den Firmen passend mit Fachkräften und Auszubildenden zu besetzen. Zwar wüssten die Städte um den Spardruck der Bundesregierung nach dem Haushaltsurteil. Die Jobcenter und Agenturen leisteten jedoch bei der anstehenden Transformation in der Wirtschaft und bei der Integration einen unverzichtbaren Job. Wenn die Babyboomer in Rente gingen, seien auf dem deutschen Arbeitsmarkt jedes Jahr hunderttausende Arbeitskräfte nötig. Deshalb müssten alle gesellschaftlichen Akteure daran arbeiten, die Potenziale für neue Arbeitskräfte zu mobilisieren.

Geflüchtete mit Bleibeperspektive schnell in Arbeit bringen

Die Städte halten eine schnellere Arbeitsaufnahme von allen Geflüchteten mit Bleibeperspektive für wichtig „und nicht nur den Menschen aus der Ukraine und bereits anerkannten Asylbewerbern, die Bürgergeld beziehen“, so Städtetagpräsident Lewe. Er forderte: „Geflüchtete, die den Städten zugewiesen wurden und absehbar länger in Deutschland bleiben, sollten möglichst schnell in Arbeit kommen. Jahrelange Perspektivlosigkeit können wir uns nicht länger leisten.“ Die Anerkennung von Berufsabschlüssen und beruflicher Qualifikationen aus den Heimatländern müsse schneller und unbürokratischer werden.

Vorrangige Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel

Um den Fachkräftemangel zu begegnen ist aus Sicht der Städte eine gezielte Qualifizierungs- und Weiterbildungsoffensive nötig, die für Menschen ohne Schul- oder Berufsabschluss bessere Beschäftigungsperspektiven ermöglicht. Ein sehr großer Anteil lange arbeitsloser Menschen hat keinen Berufsabschluss. Jedes Jahr verlassen zudem fast 50.000 Jugendliche die Schulen ohne Schulabschluss. „Für diese



„Wir brauchen einen bewussteren Umgang mit unserem Grundwasser sowie mit Wasser aus Flüssen, Bächen und Seen.“

Katja Dörner,
Vizepräsidentin des Deutschen Städtetages und Oberbürgermeisterin der Bundesstadt Bonn

Menschen brauchen wir eine gezielte Qualifizierungs- und Weiterbildungsoffensive, die Lebensperspektiven schafft. Das wäre auch ein Beitrag gegen den Arbeitskräftemangel“, so Lewe in Trier. Immer mehr und immer differenziertere Beratungen und Vermittlungsleistungen der Jobcenter und Arbeitsagenturen erforderten dazu passende Ressourcen bei Personal und finanzieller Ausstattung, so Lewe: „Hier den Rotstift anzusetzen, ist das völlig falsche Signal.“

Ressource Wasser besser schützen

Die Städte wollen den Verbrauch von Oberflächen- und Grundwasser gerade in den Sommermonaten noch stärker in den

Blick nehmen. Dazu sagte in Trier die Vizepräsidentin des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeisterin Katja Dörner aus Bonn:

„Viele Jahrzehnte galt Wasser in Deutschland als praktisch unbegrenzte Ressource. Spätestens die letzten Hitzesommer haben uns allerdings eindringlich gezeigt, dass das keine Selbstverständlichkeit mehr ist. Regional und saisonal kann es auch bei uns zu Wasserknappheit kommen. Wir brauchen einen bewussteren Umgang mit unserem Grundwasser sowie mit Wasser aus Flüssen, Bächen und Seen. Dürren und sinkende Grundwasserspiegel haben erhebliche Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Klima, aber auch auf Industrie und Landwirt-

Pressekonferenz in Trier. Auf dem Podium (v.r.): der gastgebende Oberbürgermeister Wolfram Leibe, Städtetagsvizepräsidentin Katja Dörner, Städtetagspräsident Markus Lewe, Hauptgeschäftsführer Helmut Dedy und Pressesprecher Timm Steinborn. (© Stadt Trier)



schaft.“ Die Wasserversorgung in Deutschland sei zwar sicher. Doch gelte es jetzt aktiv zu werden, damit das auch in Zukunft so bliebe.

Wasserhaushaltsgesetz konkretisieren

In den heißen Sommern der Jahre 2022 und 2023 haben bereits jeweils rund 80 Kommunen Allgemeinverfügungen oder Rechtsverordnungen erlassen und damit die Nutzung von Trink- oder Grundwasser für bestimmte Zwecke beschränkt oder die Entnahme von Wasser aus Oberflächengewässern wie Flüssen oder Seen zeitweise untersagt. Um diese Allgemeinverfügungen zu erleichtern, wünschen sich die Städte klarere Leitlinien von Bund und Ländern, wie sie etwa mit Nutzungskonflikten von Industrie und Landwirtschaft umgehen und ab wann die Wassersituation vor Ort ein Eingreifen erfordert.

Wichtig wäre außerdem eine Gesamtübersicht über Wasserentnahmen, um frühzeitig Maßnahmen gegen Wasserknappheit ergreifen zu können. Der Deutsche Städtetag fordert deshalb, im Wasserhaushaltsgesetz des Bundes klarer zu regeln, ab welcher Schwelle eine Wasserentnahme genehmigt werden muss. „Damit würden die Städte vor Ort überhaupt erst einmal einen Überblick über die entnommenen Wassermengen bekommen – und eine Möglichkeit, Wasserentnahmen wenn nötig zu regulieren“, erläutert die Vizepräsidentin des Verbandes, Oberbürgermeisterin Katja Dörner aus Bonn. Dabei ginge es allein um die Wassernutzung durch Landwirtschafts- und Industriebetriebe, nicht um den kleinen privaten Brunnen.

Preissignale zum Wassersparen setzen

Für die kommerzielle Wasserentnahme aus Grundwasser und Oberflächengewässern

fordern die Städte von Bund und Ländern bundesweit geltende möglichst einheitliche Entnahmeentgelte. Diese sollten so gestaltet sein, „dass sie auch einen Anreiz zum Wassersparen setzen“, so Dörner. Die Mittel aus diesen Entgelten könnten dann vermehrt für Maßnahmen zum Wasserschutz und zur Klimaanpassung eingesetzt werden. Derzeit gebe es in 13 von 16 Bundesländern entsprechende Entnahmeentgelte – Höhe und Ausnahmeregelungen unterscheiden sich von Bundesland zu Bundesland teilweise deutlich.



Was gehört zu einem planvollen und verantwortungsvollen Umgang mit der Ressource Wasser? Wie lässt sich die Versorgung mit Trinkwasser auch in Zukunft sicherstellen? Fragen wie diese stehen im Kern des aktuellen Diskussionspapiers des Deutschen Städtetages „Ressource Wasser – Für die Menschen und die Umwelt“

➔ www.staedtetag.de/012423

Sorge um Galeria-Kaufhäuser – aber auch „Chance für Neustart“



Pläne in Braunschweig: Kommt die Musikschule ins Kaufhaus?
(© Stadt Braunschweig)

18 Filialen der Kaufhauskette Galeria haben Ende Januar 2024 endgültig ihre Türen geschlossen. Das sind noch die Nachwirkungen der Schließungswelle 2023. Anfang 2024 hat Galeria bereits zum dritten Mal Insolvenz angemeldet. Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, unterstrich in einer ersten Reaktion, dass die Städte sich dafür einsetzen werden, dass möglichst viele Kaufhäuser erhalten bleiben:

„Welche Auswirkungen die Insolvenz auf die einzelnen Standorte haben wird, ist noch nicht klar. Die Insolvenz kann auch eine Chance für einen Neustart außerhalb der Signa-Gruppe sein. Gute, zukunftsfähige Konzepte für die Häuser finden sich am besten gemeinsam mit den Städten. Sie sollten in alle Gespräche zur Zukunft der Standorte einbezogen werden, auch mit möglichen Investoren. Die Städte sollten so früh wie möglich erfahren, was in ihren Innenstädten mit den Warenhäusern passiert. Schließlich geht es darum, jede Chance zu nutzen, die Häuser zu halten.“

Innenstadt-Entwicklung weiter fördern

Der Deutsche Städtetag rechnet damit, dass die Innenstadt-Entwicklung mindestens in diesem Jahrzehnt eine Herausforderung bleibt. Dedy forderte deshalb eine Änderung des Insolvenzrechts, damit die öffentliche Hand bei Insolvenzen einfacher auf zentrale Immobilien Zugriff bekommt. Außerdem dürften die Förderprogramme des Bundes und einiger Länder für die Innenstädte „kein Strohfeuer“ bleiben.

➔ www.staedtetag.de/innenstaedte

Kaufhaus-Nachnutzungen

Leerstehende Kaufhaus-Immobilien neu zu beleben, braucht Zusammenarbeit und langen Atem. Aktuelle Diskussionen um neue Konzepte gibt es u. a. in **Braunschweig**. Dort steht im Raum, die frühere Karstadt-Filiale am Gewandhaus zu einer städtischen Musikschule mitsamt Konzerthaus umzubauen. Für diesen Zweck könnte eine Stiftung ins Leben gerufen werden, in die sich Stadt und der Eigentümer der Immobilie einbringen. Neue Entwicklungen auch in **Neubrandenburg**. Der denkmalgeschützte frühere Kaufhof soll von einem Investor umgebaut und ein neues Einzelhandelskonzept geschaffen werden. Zuvor standen bereits der Kauf der Immobilie durch die Stadt, aber auch der Abriss des Hauses durch einen Investor im Raum. Konkret voran geht es in **Hanau**. Bereits vor der endgültigen Schließung des Galeria-Hauses Ende Januar 2024 hat die Stadtverordnetenversammlung im Oktober 2023 beschlossen, das Kaufhaus zu kaufen und neu zu entwickeln. Das neue Haus soll 2028 eröffnen. Bis zum Beginn des Umbaus ist eine Zwischennutzung geplant. Beispiele für Nachnutzungen von Kaufhaus-Immobilien sind in der Städtetag aktuell-Ausgabe 1 | 2023 erschienen.

➔ www.staedtetag.de/012422

(M)eine Stadt wird digital. Ein Städtetagsfachpapier zeigt Beispiele innovativer Geodatenlösungen

Die Digitalisierung von Verwaltungsprozessen und die digitale Bürgerbeteiligung werden aktuell in vielen kommunalen Bereichen diskutiert und kommen immer häufiger zur Anwendung. Auch im Deutschen Städtetag haben sich Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Disziplinen dieses Themas angenommen. In einem jetzt fertiggestellten Fachpapier „Meine Stadt wird digital. Ausgewählte Beiträge innovativer Geodatenlösungen“ werden unterschiedliche Lösungen aus dem Bereich der Geoinformation und Vermessung vorgestellt.

Das Papier zeigt in der Beschreibung konkreter Projekte aus verschiedenen Mitgliedsstädten des Deutschen Städtetages, dass innovative Geodatenerfassung mehr leisten kann als für Spezialisten einen besonderen Datensatz zu erzeugen. Anhand der Praxisbeispiele wird außerdem deutlich, welchen großen Wert und welche Möglichkeiten heutzutage Datenbereitstellung, Datenanalyse und Vernetzung von Daten selbst bei schwierigen Aufgabenstellungen für die Verwaltungen bieten können und wie sie bei Abwägungsprozessen gesicherte Entscheidungen befördern können.

In Köln soll die Verkehrswegeverbindung zwischen der linken und rechten Rheinseite optimiert werden. Mit Hilfe eines digitalen Modells der Rheinbrücke konnten unterschiedliche Varianten und deren Auswirkungen auf den Gesamtverkehr analysiert werden. In Koblenz kam ein digitales Modell des Denkmals am Deutschen Eck zum Einsatz. Es wurde durch die Kombination von terrestrischen Laserscanning und mittels einer Drohne aufgenommenen Fotoaufnahmen erzeugt und dem Hochbauamt zur Planung der Sanierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt.

Das mit modernen Methoden auch erst in Planung befindliche Projekte jetzt schon visualisiert werden können, zeigt das Beispiel aus **Bremen**. Augmented Reality bietet dort neue Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung. In München werden die Ergebnisse von verschiedenen Aufnahmesystemen und Aufnahmequalitäten in einer Datenbank zusammengeführt. Je nach Anforderung kann ein aktuelles oder ein detailreiches 3D-Modell erstellt werden. Das Beispiel aus **Hamburg** zeigt, wie sogar Satellitenbilddaten gewinnbringend in einer Stadtverwaltung zur Dokumentation der Stadtentwicklung und für Planungsprozesse eingesetzt werden können. Aus **Leipzig** wird die Möglichkeit vorgestellt, aktuelle und hochgenaue Daten aus Drohnenbefliegungen in Flurbereinigerungsverfahren einzusetzen. Neue Möglichkeiten der Informationsbereitstellung, die sich aus der Zusammenarbeit zwischen Geschichtswissenschaften und Geoinformation ergeben können, verdeutlicht ein Beispiel aus **Stuttgart**.

Die beispielhaften Projekte geben einen aufschlussreichen und tiefen Einblick, welche mannigfaltigen Möglichkeiten sich heutzutage aus der Nutzung und Anwendung moderner Erfassungs-, Auswertungs- und Präsentationsmethoden ergeben.

➔ www.staedtetag.de/012421



Bremer Stadtmusikanten in der BremenGO-App



Auf dem Weg zur klimaneutralen Stadt

Save-the-Date 2024: Am 12. März lädt der Deutsche Städtetag, gemeinsam mit der Universität Trier und der Baumann Rechtsanwälte Partnerschaft, zur Online-Konferenz „Auf dem Weg zur klimaneutralen Stadt“ ein. Der Schwerpunkt liegt in diesem Jahr auf der Klimaanpassung. Das neue Bundes-Klimaanpassungsgesetz (KANg) gibt einen strategischen Rahmen vor. Die Konferenz wird die Vorgaben des KANg erörtern und diese in Bezug setzen zu anderen Fachgesetzen. Mit Praxisbeispielen aus der Hitzevorsorge, dem Regen- und Abwassermanagement werden Herausforderungen und Potenziale diskutiert. Das ausführliche Programm finden Sie in Kürze online:

➤ www.staedtetag.de/012418

„Stadtimpulse“: 100 Best-Practices für Innenstädte

Das Portal www.unsere-stadtimpulse.de ist auf 100 zertifizierte Innenstadt-Projekte angewachsen, die bewährte und geprüfte Lösungen für die Herausforderungen in zentralen Lagen aufzeigen. Sie geben damit wertvolle Tipps für die Entwicklung von Innenstädten und Stadtteilzentren vor Ort. Die gemeinsame Datenbank von Handelsverband Deutschland, Deutschem Städtetag, Deutschem Städte- und Gemeindebund (DStGB) sowie der Bundesvereinigung City- und Stadtmarketing Deutschland (bcsd) und der CIMA Beratung + Management GmbH ist seit Mai 2021 online.

➤ www.staedtetag.de/012419



Kommunale Verkehrswende-Projekte gesucht

Die Konferenz PolisMobility vom 22. bis 24. Mai in Köln möchte Verkehrswende-Projekte mit Modellcharakter eine Bühne bieten: Verwaltungen, Verkehrsbetriebe und kommunale Unternehmen, die passgenaue Lösungen für die Mobilität der Zukunft auf den Weg bringen, können noch bis zum 15. Februar 2024 ihre Projekte einreichen. Neun Beispiele sollen dann im Rahmen der PolisMobility vorgestellt werden und zum Nachahmen anregen. Der Deutsche Städtetag ist Partner der Konferenz.

➤ www.staedtetag.de/012420



Deutscher Verkehrsplanungspreis 2024

Bis zum 31. Mai läuft die Bewerbungsfrist für den diesjährigen Deutschen Verkehrsplanungspreis. Im Fokus stehen „Lebenswerte Straßenräume durch angepasste Geschwindigkeiten“: Gesucht werden innovative Lösungen bei der Temporeduzierung in Städten und Gemeinden, die anderen Kommunen als Impuls dienen können. Eingereicht werden können bereits realisierte Projekte und Verkehrsversuche aus den Jahren 2018 bis 2023. Der Deutsche Verkehrsplanungspreis wird von der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) ausgelobt. Die Preisverleihung findet im Oktober 2024 in Frankfurt am Main statt.

➔ www.staedtetag.de/012417

Neu im Amt



© Ulrik Schlieper

Ulm: Martin Ansbacher wird neuer Oberbürgermeister von Ulm. Der Sozialdemokrat tritt sein Amt voraussichtlich am 1. März an. Er ist Nachfolger von Amtsinhaber Gunter Czisch (CDU). Czisch steht seit 2014 an der Spitze der Stadt und engagiert sich seit 2018 im Hauptausschuss des Deutschen Städtetages.



© Laurin Schmidt

Deutscher Sparkassen- und Giroverband (DSGV): Seit 1. Januar ist Prof. Dr. Ulrich Reuter neuer Präsident des DSGV. Er folgt auf Helmut Schleweis der zum Ende des Jahres 2023 in den Ruhestand getreten ist. Schleweis stand von 2018 bis 2023 an der Spitze des Verbandes. Prof. Dr. Reuter wurde im Januar in den Hauptausschuss des Deutschen Städtetages gewählt.



Pirna: Neuer Oberbürgermeister von Pirna wird Tim Lochner (angetreten für AfD, parteilos). Er tritt sein Amt am 26. Februar an. Lochner folgt auf Oberbürgermeister Peter Hanke, der die Geschicke der Stadt seit 2010 leitete. Hanke konnte aufgrund der Altersgrenze für Hauptverwaltungsbeamte in Sachsen nicht erneut kandidieren.



Herausgeber:
Deutscher Städtetag

Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin
Telefon: 030/377 11-0

Gereonstraße 18-32

50670 Köln
Telefon: 0221/377 1-0

E-Mail: post@staedtetag.de
Internet: www.staedtetag.de

Geschäftsführendes Präsidialmitglied
Helmut Dedy

Verantwortlich: Timm Steinborn
Leiter Abteilung Kommunikation und
Medien

Redaktion: Uwe Schippmann

Mitarbeit: Tobias Fricke

Gestaltung: DITHO Design, Köln

Layout: Anna-Maria Roch
Druck: Media Cologne GmbH, Hürth

Anzeigen: Christiane Diederichs
Medeya Kommunikation, Bad Honnef

Telefon: 02224/1874-510
Fax: 02224/1874-495
E-Mail: diederichs@medeya.de