

Nachbericht zur Veranstaltung „Podiumsdiskussion – Mobilitätswende einleiten“

Verfasserin: Marlene Härer

Moderation: Prof. Dr. Beatrice Dernbach

Diskussionsteilnehmer: Dietmar Helm (CSU Fürth), Martin Sauer (SPD Schwabach), Harald Riedel (Grüne Fürth), Thomas Kiel d'Aragon (Deutscher Städtetag), Prof. Dr. Harald Kipke (TH Nürnberg) und Dr. Niklas Sieber (Fraunhofer ISI)

Datum der Veranstaltung: 30.04.2022, 11:00 – 13:00

Kurzbeschreibung:

Die Diskussion soll Probleme und mögliche Ansatzpunkte bei der Mobilitätswende herausarbeiten.

Zusammenfassung:

Herr **Dietmar Helm** (CSU Fürth) zeigte auf, dass in **Fürth Radwege** noch nicht so weit sind, wie nötig. Durchgängige Radachsen sowie sichere Radwege für Familien befinden sich noch in Planung. Es wurden neue Stellen in der Verkehrsplanung geschaffen. Persönlich nimmt er Druck im Rahmen von Verantwortung wahr und zeigt auf, dass eine Bürgerbeteiligung (Partizipation) der Schlüssel zum Erfolg ist. Die Verwaltung muss aber mit ihren Planungen vorangehen. Es gilt zudem zu ermitteln, was machbar ist

Herr **Harald Riedel** (Grüne Fürth) zeigt ein Problem auf, was bei der **Umsetzung der Stadtratsbeschlüsse zum Thema Klimawandel** eine große Rolle spielt: Politiker wollen wieder gewählt werden, das steht den nötigen starken Veränderungen entgegen. Dies zeigt sich durch Probleme wie Bürgerproteste im Verkehrsbereich, Eingriffe in den Lebensstil der Bürger durch Wegfall von Parkplätzen, Straßensperrungen et cetera. Die Voraussetzungen sind in der Verwaltung gegeben, jedoch fehlt die Umsetzung.

Bei Herrn **Martin Sauer** (SPD Schwabach) wird nach der Wahrnehmung der **Situation Schwabachs** als Mittelmetropole gefragt. Hier wird deutlich, dass alles gleichzeitig gemacht werden soll: Verkehrsentwicklung für die Bürger auf der einen Seite und Nachhaltigkeitskonzepte auf der anderen Seite. Es besteht ein hoher Autoanteil, aber es gibt eine große Bereitschaft z.B. auf den Radverkehr umzusteigen, jedoch gibt es zu wenig Platz für Fußwege, Radfahrer, ÖPNV und MIV. Laut einer Studie ist die tatsächliche Bereitschaft dann aber nochmal geringer. Entscheidend ist eine Mitnahme von BürgerInnen, aber auch die Politik muss ins Handeln kommen.

Hürden werden von Herrn **Dietmar Helm** aufgezeigt:

- Großer Konsens bei den Mobilitätskonzepten
- Aufgabe: Schaffen eines Werkzeugkastens, um die Mobilitätsart nutzen zu können, die der Bürger in der individuellen Lage benötigt
- Verbesserung des Zusammenspiels zwischen Politik, Verwaltung und BürgerInnen
- Nachholbedarf beim Thema „wie geht man mit Protesten um?“

Probleme mit der Verwaltung werden von Herrn **Harald Riedel** dargestellt:

- Teilweise Straßenverkehrsämter
- Geringes Problem: Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung, da es feste Ansprechpartner und Abläufe gibt
- Starkes Problem: Politik und BürgerInnen: Keine eingespielten Abläufe, sobald Bürger protestieren, wird signalisiert, dass da noch was geht

Weitere Probleme von Herrn **Martin Sauer** aufgezeigt:

- Fehlendes Personal bei vorhandenen Stellen (fehlende Attraktivität für Planer)
- Bürgerversammlung: „Der Verkehr vor meiner Haustür ist Mist, aber ich will überall anders frei fahren“

Diskussion:

In der Diskussion wird bei **Herrn Sauer** deutlich, dass bei **Bürgerbeteiligungen** meist die gleichen Personen präsent sind. Angemerkt wird, dass eine repräsentative Beteiligung von Bürgern sehr aufwendig ist und deswegen nicht für alle Verfahren anwendbar ist.

Herr Helm berichtet, dass es die Verantwortung sehr groß ist. Jedoch aufgrund des Fehlens von Planern und auch der Finanzierung kaum zu bewältigen. Beschlüsse ohne eine Umsetzung führen zu nichts. Er plädiert für **weniger Beschlüsse und dafür für mehr Umsetzung**. Bei der Verkehrsplanung sollte zudem der vorhandene Raum effektiv aufgeteilt werden.

Im Anschluss wird Bezug auf die **Rücknahme eines Stadtratsbeschluss** durch den **Oberbürgermeister** von **Fürth** genommen. **Herr Helm** merkt an, dass wenn der Oberbürgermeister Beschlüsse nicht umsetzt, er dann neue Beschlüsse braucht. Bezüglich des **Klimaschutzes** zeigt er auf, dass dieser die Wirtschaftspolitik der Zukunft ist. Es gibt hierzu viele Diskussionen, gute Ideen, aber die Umsetzung fehlt leider oft. Beschlüsse werden gefasst, Ziele formuliert, aber man muss auch bedenken, ob das umsetzbar ist. **Herr Sieber** zeigt mögliche **Maßnahmen auf Bundesebene** auf: Ein Wegfall des Dienstwagenprivilegs, Bonus- bzw. Maluskonzept beim Autokauf. **Herr Kipke** nimmt hierauf Bezug zu dem Narrativ „mit Elektroautos kann man die Welt retten“. An diesem hegt er Zweifel und legt dar, dass für die Produktion von **(Elektro-)autos** viel Energie gebraucht wird. Er zieht hier die Konsequenz, dass es sinnvoller ist, ein altes Auto weiterzufahren, da dieses schon produziert ist.

Im Anschluss nehmen die Diskussionsteilnehmer Bezug zum **Thema Integration externer Planungsbüros / externe Expertise**: **Herr Sieber** ist für ein Ampelsystem durch externe Berater (Wo wird genug getan? Wo ist mehr Einsatz nötig?). **Herr Kipke** legt dar, dass den externen Beratern/Planern auf die Finger geschaut werden muss. **Herr Sauer** verweist darauf hin, dass bei Auftragsvergabe an Planungsbüros eine detaillierte Ausschreibung vorliegen muss. Aufträge müssen extern vergeben werden, da das Personal nicht vorhanden ist. **Herr Kiel d’Aragon** ist für ein Briefen von Externen vor Ort und für die Einführung eines Moderators für Prozesse und Kontroversen, der als Schlichter fungiert. Der Verwaltung sollte zugetraut werden, dass sie selbst diese Prozesse planen kann.

Zu den **Verwaltungskapazitäten** wird Bezug genommen: **Herr Riedel** legt dar, dass Personen, die wir vom Auto aufs Rad bekommen wollen, keine Fahrradschutzstreifen wollen, sondern baulich getrennte Radwege (für subjektive Sicherheit). **Herr Sauer** verweist auf ein Ressourcenproblem in der Verwaltung

hin. Hier können keine Ressourcen umgeschichtet werden, da es zu wenig personelle Kapazitäten gibt. **Herr Kiel d’Aragon** bringt vor, dass einiges erreicht werden kann, wenn die Kapazitäten gebündelt werden, um Suffizienz herzustellen (Luftreinhaltung). Maßnahmen werden nur umgesetzt, wenn finanzielle Kapazitäten da sind.

Beantwortung der Frage „Wer die Bundesregierung beim **9€ -Ticket** beraten hat?“:

Herr Kiel d’Aragon geht zuerst auf den Hintergrund des 9€-Tickets ein. Die Steuerreduzierung führt zu einer Entlastung der Autofahrer, weswegen auch die ÖPNV-Nutzer begünstigt werden sollten. Jedoch kann das 9€ Ticket zu vollen Zügen führen und somit einen schlechten Eindruck für „Neukunden“ wecken. Ein Einsatz von mehr Verkehrsmitteln ist aufgrund von fehlendem Personal und Fahrzeugen nicht möglich. Die Bundesregierung wurde nicht beraten.

Herr Riedel sieht einen Anstieg der Nutzung vor allem im Freizeitverkehr, d.h. volle Züge und Busse.

Herr Sieber geht auf die soziale Wirkung der Spritpreissubventionierung ein und zeigt auf, dass davon vor allem die oberen Einkommensklassen profitieren. Das 9€-Ticket kann nur Werbeeffekt haben, wird aber Autofahrer langfristig nicht dazu bringen, auf den ÖPNV umzusteigen.

Herr Kipke weist auf eine Ernüchterung hin, beispielsweise in Bezug auf das ÖPNV-Netz auf dem Land.

Schlussrunde der Diskussion:

- **Herr Kipke:** Mobilität ist kein Grundbedürfnis, es gibt viel Zwangsmobilität → Diese kann z.B. durch Homeoffice, Coworking reduziert werden. Dies kann gelingen. Wenn es nicht funktioniert, wird die Gesellschaft dazu gezwungen sein, neue Wege zu finden.
- **Herr Kiel d’Aragon:** Mobilität ist Grundbedürfnis. Es gibt Themen die lange verfolgt werden müssen, bis etwas passiert. Hier müssen wir schneller werden.
- **Sieber:** Suffizienz: Aktuelle Mobilität ist Ergebnis unseres Wohlstands. Geographische Strukturen sind wie sie sind und es ist schwierig sie mit ÖPNV zu bedienen. Verhaltensänderung sind zudem schwierig.
- **Sauer:** Verhaltensänderung sind schwierig. Es wurden autofreundliche Städte gebaut, es müssen Veränderungen stattfinden, auch bei den Menschen, die erst verstehen müssen, dass sich etwas verändern muss. Nur reden reicht nicht, es muss auch etwas getan werden.
- **Riedel:** Wie schaffe wir die Verhaltensänderungen? Bei Zielen bleiben, nicht davon abbringen lassen. Verhaltensänderungen werden nicht erreicht, wenn die Ziele ständig verändert werden.

Weitere Schritte, abgeleitet aus der Diskussion

- ⇒ Lieber weniger Beschlüsse und dafür mehr Umsetzung
- ⇒ Umsetzbare Beschlüsse
- ⇒ Handlung notwendig
- ⇒ Nutzung von schon produzierten Autos
- ⇒ Bestehende Ziele verfolgen