

## Nachbericht zur Veranstaltung „Stadtplanung zwischen den Stühlen – Wege aus den Dilemmata der Mobilitätswende“

**Verfasserin:** Kira Kryzer (*forum1.5*-Team)

**Moderatorin:** Frau Prof. Dr. Beatrice Dernbach (Technische Hochschule Nürnberg)

**Referenten:** Vortrag 1: „Fangen wir an, Mobilität neu zu denken...“ von Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke (Technische Hochschule Nürnberg),

Vortrag 2: „Kommunale Agenda für die Mobilitätswende: Wie können Verkehrsplanung, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrslenkung beitragen?“ von Thomas Kiel d’Aragon (Verkehrsreferent des Deutschen Städtetags),

Vortrag 3: „Klimamobilitätspläne: Methodik einer Verkehrsplanung zur Einhaltung der Klimaziele“ von Niklas Sieber (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI)

**Datum der Veranstaltung:** 30.04.2022, 9.00 – 11.00 Uhr

### **Kurzbeschreibung:**

Mithilfe von drei Vorträgen unter dem Leitthema „Stadtplanung zwischen den Stühlen – Wege aus den Dilemmata der Mobilitätswende“ sollte die Rolle der Stadtplanung im Bezug zur benötigten Mobilitätswende beleuchtet werden. Der erste Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke beschäftigte sich damit, dass Mobilität neu gedacht werden muss. Im zweiten Vortrag von Thomas Kiel d’Aragon wurde vorgestellt, was Kommunen und Städte durch geschickte Planung zur Mobilitätswende beitragen können. Niklas Sieber präsentierte im dritten und letzten Vortrag, was Klimamobilitätspläne sind und wie diese bei der Methodik der Verkehrsplanung und damit zur Einhaltung der Klimaziele beitragen können. Im Anschluss fand mit den Referenten und politischen Vertretern unterschiedlicher Parteien eine Podiumsdiskussion mit anschließender offener Diskussion mit der Zuschauerschaft zum Thema „Mobilitätswende einleiten“ statt.

### **Zusammenfassung:**

**Vortrag 1: „Fangen wir an, Mobilität neu zu denken...“ von Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke**

Einleitend stellte Herr Prof. Kipke die Frage, wieso Mobilität neu gedacht werden sollte. Hierbei lohne sich ein Blick „von Außen“ auf die Mobilität. So ist seit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 29.04.2021 der Klimawandel eine verpflichtende und nachzuweisende Aufgabe des Staates. Zudem führe eine Kausalkette von Ereignissen, der Klimawandel, zur Einengung der Freiheiten zukünftiger Generationen. Hierbei stelle die Mobilität und, dass unser Mobilitätsbedürfnis mit einem Drittel aus Erdöl gestillt wird, einen wesentlichen Faktor dar. Zudem benötige die Herstellung aller Mobilitätsmittel Ressourcen. Der Energieverbrauch des Verkehrs liege weltweit bei etwa 30 % des Endenergiebedarfs, wovon sich 50 % auf PKWs und nur ein vernachlässigbarer Anteil auf Bus- und Bahnverkehr verteilen. Zudem führe der

Fakt, dass weltweit der größte Anteil der globalen Stromerzeugung aus fossilen Quellen besteht, bei E-Autos zu einem politischen Rebound-Effekt. Die Mobilität „von Innen“ betrachtet zeige, dass der Hauptanteil der täglich zurückgelegten Strecken kleine Wegelängen betragen, trotzdem werde ein Großteil der Emissionen aber bei Zurücklegen weiter Strecken emittiert. E-Autos eigneten sich also laut Herr Prof. Kipke für Langstreckenfahrten. Mit diesem Hintergrund stellte sich also die Frage, wieso wir das zulassen. Dies liege am „shifting baseline-Syndrom“ und führe in ein Trilemma der Handlungsunfähigkeit zwischen Bürger, Natur und Politik. Gefordert wurde das Loslösen von alten Denkschemata und das Zulassen von Zukunft: technisch, ökonomisch und gesellschaftlich. Zum Abschluss stellte Herr Prof. Kipke Thesen zur Transformation des Mobilitätsbegriffs auf: Diese sei z.B. kein Grundbedürfnis, nicht gleichzusetzen mit Automobilität und eine Folge von Mängeln.

### Vortrag 2: „Kommunale Agenda für die Mobilitätswende: Wie können Verkehrsplanung, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrslenkung beitragen?“ von Thomas Kiel d’Aragon

Zu Beginn stellte Herr Kiel d’Aragon klar, dass ein Umdenken von Nöten sei: Der Verkehrsbereich verursache einen erheblichen Anteil an Emissionen und dennoch gebe es Wachstumsprozesse im Bereich des Individualverkehrs. Mobilität müsse also geplant sowie Möglichkeiten und Anregungen für den Bürger geschaffen werden. Anschließend wurde der Deutsche Städtetag vorgestellt. Dieser ist ein kommunaler Spitzenverband und fungiert als „Stimme der Städte“. In Deutschland gibt es drei Spitzenverbände, die der Städte, der Landkreise und der kreisangehörigen Gemeinden. Zu den Aufgaben zählen Mitentscheidung, Mitreden und das Einbringen kommunalen Sachverständes in die Politik. Als Beispiele wurden das 9 €-Ticket sowie das 365 €-Ticket in der Stadt Wien genannt. Des Weiteren stellte Herr Kiel d’Aragon die Frage, wie die Mobilitätswende gestaltet werden könne. So gäbe es einige politische Aussagen und Ziele, aber damit einher gehen Probleme: das Tragen der Mehrkosten und das Verdrängen von kostbarer Zeit bis zur Durchsetzung der Maßnahmen nach dem Treffen politischer Entscheidungen. Gefordert wurde deshalb, dass Entscheidungen als Basis jetzt getroffen werden müssten. Zudem wurde die Frage aufgeworfen, wieso es eine politische Beharrlichkeit beim Individualverkehr gibt und welche Möglichkeiten wir bei der Verkehrswende haben. Zum Abschluss wurden weitere Appelle nach einer höheren Handlungskompetenz und dem Vorrang des Gefährdungsschutzes als Begründung genannt.

### Vortrag 3: „Klimamobilitätspläne: Methodik einer Verkehrsplanung zur Einhaltung der Klimaziele“ von Dr. Niklas Sieber

Mithilfe der Darstellung unterschiedlicher Problematiken, z.B. dass nur noch bis 2035 Zeit bliebe, um Klimaneutralität zu erlangen und Klimaziele zu erreichen, leitete Herr Dr. Sieber in seinen Vortrag zu Klimamobilitätsplänen ein. Des Weiteren verdeutlichte er die Lokalität der Mobilität: ein großer Beitrag zur Mobilitätswende könne in den Kommunen geleistet werden. Zudem wurde die Praxis der Verkehrsplaner vorgestellt. Hierbei wurden Verkehrsentwicklungspläne in Baden-Württemberg analysiert und festgestellt, dass darin Klimaziele nicht oder nur unzureichend quantifiziert und implementiert sind sowie langfristige strategische Investitionspläne und ein Monitoring der Klimawirkungen fehlen. Hinzu komme als Problem, dass Einzelmaßnahmen präferiert würden („Projektitis“) und öffentlicher Druck sowie Probleme in verschiedenen Instanzen zur Aufweichung von politischen Plänen führen. Daraus ergab sich die Forderung nach kohärenten, langfristigen Investitionsplanungen. Als nächsten Punkt führte Herr Dr. Sieber die Anforderungen an Klimamobilitätspläne an: weg von der Trend-Extrapolation hin zur einem Planungsverfahren durch „Backcasting“, also eine stetige Rückkehr durch

„feedback-loops“ zu neuer Konzeption von Maßnahmen mit dem Ziel der stetigen Verbesserung dieser. Ergänzend wurden Prinzipien des Klimamobilitätsplans vorgestellt und das Neudenken von Szenarien mit Kriterien zur Bewertung sowie ein Qualitätsmonitoring gefordert. Darauf folgten Hinweise zur Planungspraxis, worin z.B. wirksame Maßnahmen zum Autoverzicht durch geeignete Push- und Pull-Faktoren vorgestellt wurden. Zum Schluss forderte Herr Dr. Sieber das Mainstreaming der Klimamobilitätspläne gekoppelt an konkrete Vorschläge.