

Difu, Berlin, 17. Oktober 2019

Fokus*Z

Urbane Mobilität und Logistik

1. Vernetzungstreffen zum Thema „Verkehrswende und Mobilitätskultur“

Termin: 21./22.11.2019

Moderation: Dr. Lena Bendlin

Programm:

Donnerstag, 21.11.2019

Ort: Mobilitätszentrale Lincoln-Siedlung, Lincolnstraße 2, Darmstadt (Tramstation Lincoln-Siedlung)

Zeit: 16:00–18:00 Uhr

Exkursion ins Reallabor „Lincoln-Siedlung“ des Zukunftsstadt-Projekts QuartierMobil

Astrid Samaan und Hanna Wagener (Mobilitätsamt Darmstadt, Abt. Konzeptionelle Mobilitätsplanung)

Mindestteilnehmerzahl 10 Personen | Anmeldeschluss: Freitag, 08. November

Details: siehe separate Einladung

Freitag, 22.11.2019

Ort: Goethe-Universität Frankfurt, Campus Westend, Seminarpavillon, Stralsunder Str. 32–38, Frankfurt a.M. (U Miquel-/Adickesallee)

Zeit: 10:00–16:00 Uhr

09:30 Eintreffen bei Kaffee und Tee

10:00 Begrüßung und Einführung ins Thema

Dr. Lena Bendlin (Deutsches Institut für Urbanistik)

10:45 Warum kommt die Verkehrswende nicht voran?

Dr. Michael Frehn (Planersocietät) & Dr. Stefanie Schwerdtfeger (Goethe-Universität Frankfurt)

11:45 Urbane Mobilität und Logistik in der Zukunftsstadt-Forschung

Barbara Rasche (PT DLR)

12:30 Mittagspause

13:30 Was die Zukunftsstadt-Projekte für urbane Mobilität bewirken wollen – und wie sich Wirkungspotenziale aufbauen lassen

*M.A. Michael Kress-Ludwig & Dr. Oskar Marg (SynVer*Z | Institut für sozial-ökologische Forschung)*

14:00 Kommunale Handlungsansätze für den Wandel der Mobilitätskultur – Berichte aus den Reallaboren

Netzwerke und Strategien für die kommunale Verkehrswende: *Dr. Martin Stark (KlimaNetze | ILS Aachen)*

Innovative Mobilitätsplanung in der Verwaltung etablieren: *M.Sc. Sven Hausigke (MobilBericht | TU Berlin)*

Haben Reallabore einen messbaren Effekt auf die lokale Mobilitätskultur? Vorstellung eines Messinstruments und quasi-experimentellen Evaluationsdesigns: *Prof. Sebastian Bamberg (MobiliSTA | FH Bielefeld)*

Anschl. vertiefende Diskussion in Kleingruppen mit Kaffee & Tee

15:15 Abschlussdiskussion

16:00 Ende des Vernetzungstreffens

2. Hintergrund

Zur Bewältigung der gesamtgesellschaftlichen Aufgabe, „nachhaltige Mobilität für alle“ zu ermöglichen, hat sich der Deutsche Städtetag mit einem Positionspapier (2018) bekannt. Auch im OB-Barometer 2019 bewerten die Oberbürgermeister*innen deutscher Großstädte die Mobilität laut einhellig als eine der wichtigsten Aufgaben ihrer Stadt, übertroffen nur vom Wohnungsbau – der seinerseits keineswegs frei von Implikationen für urbane Mobilität und Logistik ist – und erwarten, dass die Bedeutung der Mobilität als kommunaler Aufgabe sogar noch zunehmen wird.

Schon die Nationale Plattform Zukunftsstadt definierte „Mobilität und Warenströme in der Zukunftsstadt“ als eines von neun strategischen Leitthemen der Strategischen Forschungs- und Innovationsagenda (FINA) (Bundesministerium für Bildung und Forschung 2015). Im Rahmen der Zukunftsstadt-Forschung widmet sich eine ganze Reihe transdisziplinärer Forschungsprojekte dem Thema vorrangig und explizit; andere berühren es notwendigerweise bei der Bearbeitung benachbarter Handlungsfelder oder Querschnittsthemen wie Klimaschutz, Wirtschaftsförderung oder Sozialpolitik.

In der Tat ist die Aufgabe gewaltig. Dem seit Jahrzehnten etablierten Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ (Beckmann et al. 2011) zum Trotz stagniert die Zahl der pro Kopf und Tag zurückgelegten Strecke; selbst Großstädter liegen mit 37 Kilometern nur knapp unter dem deutschlandweiten Durchschnitt. Dabei entfallen 57 Prozent aller Wege und 75 Prozent der Personenkilometer auf das Verkehrsmittel (Nobis und Kuhnimhof 2018), das längst als „Virus“ der Stadtentwicklung gilt (Knoflacher 2009): das Auto. Trotzdem wird die innerstädtische Flächenkonkurrenz im Konfliktfall etwa um Sharing-Angebote oder beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur oftmals innerhalb des Umweltverbundes ausgetragen, anstatt die Potenziale des Parkraums zu heben (Bauer et al. 2016; Bauer et al. 2018). Im Konflikt um die Luftreinhaltung konzentriert sich öffentliche Debatte nicht etwa auf das Vermeiden von Gesundheitsschäden, sondern auf das Umgehen von Fahrverboten. Auch die Treibhausgasemissionen des Verkehrs stagnieren auf dem Niveau von 1990, obwohl sich die Bundesregierung bis 2030 eine Minderung um 40 Prozent zum Ziel gesetzt hat, weil sich Effizienzgewinne und Wachstum bislang die Waage halten.

Drei Ursachen liegen dieser Trägheit zugrunde. Erstens fällt der Abschied vom Leitbild der autogerechten Stadt einer jahrzehntelang automobil und ingenieurswissenschaftlich geprägten Verwaltung nicht leicht. Zweitens hängt unsere Mobilität von der verfügbaren Verkehrsinfrastruktur ab, die langlebig und kostenintensiv ist und sich innerhalb eines laufenden Investitionszyklus nur schwer verändern oder austauschen lässt. Und drittens bildet die Verkehrswende ein Paradebeispiel der bundesdeutschen Politikverflechtung zwischen Bund, Ländern und Kommunen. Das betrifft sowohl die

Finanzierungsstruktur als auch den regulatorischen Rahmen, der experimentierfreudigen Städten bis heute enge Grenzen setzt.

Zugleich bringen Digitalisierung und Plattformökonomie laufend neue Mobilitätsangebote hervor, die sowohl Chancen für eine nachhaltigere Mobilität, als auch Risiken für das weitere Anwachsen des motorisierten (Individual-) Verkehrs und das Miteinander der Nutzengruppen mit sich bringen. Auch veränderte Einkaufsgewohnheiten und der vorsichtige Abschied vom eigenen Auto zumindest unter jüngeren Großstädter*innen erzeugen laufend neue Anpassungsbedarfe in dem von starken Beharrungskräften und Pfadabhängigkeiten geprägten Handlungsfeld.

Die zentrale kommunale Aufgabe, Mobilität und Logistik nachhaltig zu gestalten, steht folgerichtig auch im Zentrum zahlreicher internationaler und nationaler Leitbilder und Visionen für die Zukunftsstadt. Die internationale Gemeinschaft definierte Mobilität bereits 2016 mit der New Urban Agenda als eine von sechs zentralen städtischen Aufgaben und formulierte die Vision, durch alters- und geschlechtergerechte Planungsprozesse und Investitionen die nachhaltige, sichere und öffentliche städtische Mobilität für alle sowie ressourceneffiziente Personen- und Gütertransportsysteme zu erreichen. Die Bundesregierung zielt mit dem „Integrierten Umweltprogramm 2030“ und seinem Schwerpunktbereich „Nachhaltige Mobilität, lebenswerte Städte“ auf ein „Verkehrssystem, das umweltgerechte Mobilität und städtische Lebensqualität ermöglicht, die Energiewende unterstützt sowie Lärm- und Luftbelastungen minimiert“ (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2016, S. 7). Die „Stadt für morgen“ soll daher umweltschonend mobil, lärmarm, grün, kompakt und durchmischt sein (Umweltbundesamt 2017). Auch die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie setzt einen Schwerpunkt auf die grundlegende Transformation des Verkehrssystems (Bundesregierung 2017).

Diese kommunale Gestaltungsaufgabe betrifft, aber geht weit über die klassische Infrastruktur- und Verkehrsplanung hinaus und erfordert ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement. Die Zukunftsstadt denkt den öffentlichen Raum jenseits der bloßen Verkehrsfläche neu (Deutscher Städtetag 2016); sie dreht den Modal Split zugunsten des Umweltverbunds, gestaltet die inter- und multimodale Mobilität und vermeidet Verkehre durch integrierte Planung, schon bevor sie entstehen; sie ermöglicht ein aktives, gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten und sichert die Teilhabechancen aller Bevölkerungsgruppen (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2016). Als kommunale Handlungsansätze dafür benennt der Deutsche Städtetag (2018) eine entsprechend vorausschauende Regional- und Stadtentwicklungspolitik, integrierte Verkehrsentwicklungs- bzw. Mobilitätspläne, der Vorrang des Umweltverbunds, ein gezieltes Parkraummanagement, die Umverteilung des Verkehrsraums, intermodale Mobilitätskonzepte auch für den Güterverkehr und die Kommunikation mit ansässigen Bürger*innen und Akteuren.

3. Zielstellung

Das Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt ordnet „Urbane Mobilität und Logistik“ als sogenanntes Fokusthema ein, das der inhaltlichen Konturierung der Zukunftsstadt dient. Die Zukunftsstadt-Projekte zu diesem Thema nehmen oftmals eine integrative Perspektive ein und betrachten die Verkehrsplanung nicht isoliert, sondern in ihren Wechselwirkungen mit weiteren kommunalen Handlungsfeldern wie der Sozial- und Raumplanung oder der Wirtschaftsförderung. Gerade in der Zusammenschau der Projekte bietet sich damit die Chance, die Bedeutung dieses kommunalen Handlungsfeldes für die Zukunftsstadt insgesamt herauszuarbeiten. In diesem Zusammenhang hat die Vernetzung eine mehrfache Funktion:

1. Wir möchten von Seiten SynVer*Z eine Plattform für den projekteübergreifenden Austausch bieten. Wissenschaftliche wie praxisbezogene Schwerpunkte können dabei gleichermaßen relevant sein. Wir stellen uns dabei auf die Bedürfnisse der Forschungsprojekte ein.
2. Wir möchten eine Brücke zwischen den bereits laufenden Mobilitätsprojekten der Leitinitiative Zukunftsstadt sowie der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ mit ihren künftigen

Projekten in den Fördermaßnahmen „MobilitätsWerkStadt 2025“ und „MobilitätsZukunftsLabor 2050“ schlagen, um Schnittstellen und Synergien zu identifizieren.

3. Die Vernetzungsarbeit bietet eine Basis für die projekteübergreifende Synthese und gemeinsam erarbeitete Schlussfolgerungen sowie deren Diskussion mit der Fachöffentlichkeit, der Ressortforschung (z. B. BMVI, BMU) und der kommunalen Praxis (z. B. Stadtentwicklungsämter, Mobilitätsbeauftragte, Verkehrsämter, Straßenverkehrsbehörden, kommunale Verkehrs- und Wohnungsbauunternehmen)
4. Die Arbeitsschritte und Ergebnisse der Vernetzungsarbeit sind zugleich elementar für die Kommunikation und das Agenda Setting rund um die BMBF-Projekte der Zukunftsstadt-Forschung. Für Politik und Planung werden in diesem Zusammenhang Botschaften und Empfehlungen benötigt. Dementsprechend sind sehr unterschiedliche Formate der Verbreitung denkbar, vom Peer Reviewed Journal bis hin zu Arbeitshilfen für Kommunen.

4. Schwerpunkte

Basierend auf den Forschungsprojekten der beiden o.g. BMBF-Leitinitiativen gegebenen Rückmeldungen (Vernetzungskonferenz und Befragung) sowie den laufenden Arbeiten in den BMBF-Forschungsprojekten hat SynVer*Z folgende thematische Schwerpunkte für die weitere Vernetzung vorgeschlagen:

4.1 Mobilitätskultur und Lebensqualität

- i. Verteilung von Mobilitätschancen und Umweltgerechtigkeit
- ii. Flächeneffizienz und Emissionsminderungen im Quartier
- iii. Soziale Innovationen für nachhaltige Mobilität
- iv. Beteiligung und Kommunikation in der Verkehrswende

4.2 Pfadabhängigkeiten in der Verkehrswende

- v. Abschied von der autogerechten Stadt: Ansätze und Hemmnisse des gesellschaftlichen Wandels
- vi. Stadt- und Quartiersplanung für die Verkehrswende
- vii. Szenariotechniken für eine vorausschauende Verkehrsplanung

4.3 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

- viii. Steuerung des innerstädtischen Lieferverkehrs
- ix. Integrierte Logistiksysteme
- x. Privates Versorgungsverhalten

Darüber hinaus bestehen Bezüge zum Fokusthema „Klimaanpassung und urbane Resilienzstrategien“, denn der Klimawandel stellt mit steigenden Temperaturen und häufigeren Extremwetterereignissen neue Anforderungen an die Resilienz der Verkehrsträger.

Der thematische Aufriss und die inhaltlichen Schwerpunkte der Vernetzung zum Fokusthema „Urbane Mobilität und Logistik“ sollen in enger Abstimmung mit den Forschungsprojekten fortlaufend überprüft und ggf. weiterentwickelt werden.

Widersprüchliche Rückmeldungen erreichten uns bezüglich des Themas „Urbane Logistik“. Einerseits besteht der Wunsch, Fragen des stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs als eigenen Schwerpunkt zu behandeln, auch weil sie disziplinär traditionell anders verortet sind als die Personenmobilität. Andererseits stellen einige Projekte direkte Bezüge zwischen Güter- und Personenverkehr her und erproben Wege der integrierten Planung. Um diesen widersprüchlichen Bedürfnissen zu begegnen, ließe sich das Thema beispielsweise in einem Teilgruppenworkshop oder einem eigenen Vernetzungstreffen bearbeiten.

5. Adressierte Projekte

Folgende 14 Projekte haben ihr Interesse an der Vernetzung zu diesem Thema signalisiert:

- EHSS
- GiS
- KlimaNetze
- MIA
- MobilBericht
- MobilISTA
- MoveUrban
- NUMIC
- QuartierMobil
- Social2Mobility
- Stadtquartier 4.0
- SuPraStadt
- TRASIQ
- USEFUL

6. Fokus*Z – Information zum Format

Mit der Veranstaltungsreihe Fokus*Z bietet das Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt (SynVer*Z) eine Plattform für den projektübergreifenden Austausch rund um gemeinsame Fokusthemen. Dabei handelt es sich um thematische Schwerpunkte, die von mehreren Projekten innerhalb der Leitinitiative Zukunftsstadt sowie die Fördermaßnahme „Nachhaltige Transformation urbaner Räume“ aufgegriffen werden.

Für die Vernetzung können gleichermaßen wissenschaftliche wie praxisbezogene Fragestellungen relevant sein. Im Zentrum steht der bundesweite oder auch regionale Austausch auf Arbeitsebene in Form von Workshops. Auch die Vernetzung mit anderen Förderinitiativen des BMBF wird gesucht. Fokus*Z schafft die Grundlage für die projekteübergreifende Synthese und die Kommunikation gegenüber Forschung, Kommunen und Öffentlichkeit. Wesentliche Thesen und Ergebnisse werden veröffentlicht.

Details zur Vernetzung und die Agenden der Veranstaltungen werden in Rückkopplung mit den Projekten festgelegt. Fokus*Z findet an verschiedenen Orten statt; Angebote der Forschungsprojekte werden berücksichtigt.

Ansprechpartnerin SynVer*Z:

Dr. Lena Bendlin
Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Tel. +49 30 39001-220
E-Mail: bendlin@difu.de