

Vom Wissen zum Tun

Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die
Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene



Vom Wissen zum Tun

**Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die
Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene**



ISBN 978-3-88082-369-3

© Deutscher Städtetag Berlin und Köln, Juli 2022

Titelbild: © Burkhard Horn

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
1. Einführung	5
2. Ausgangslage für die Kommunen bei der Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende	8
3. Chancen und Potenziale von Experimentierräumen als Katalysator für Umsetzungsprozesse	13
3.1 Rahmenbedingungen	13
3.2 Anforderungen an Zuschnitt und Qualität der Experimente	15
4. Empfehlungen zu zentralen Themen	18
4.1 Mobilitäts- und Verkehrswende im Spannungsfeld der Kommunalpolitik	18
4.2 Politische, rechtliche und strukturelle Rahmenbedingungen („Governance“)	20
4.3 Stadtgesellschaftlicher Diskurs und Beteiligungsformate	26
4.4 Zusammenarbeit von Kommunalverwaltung/-politik und Wissenschaft	28
4.5 Exkurs: Wesentliche inhaltliche Elemente zukunftsfähiger kommunaler Mobilitäts und Verkehrspolitik	31
5. Aus der kommunalen Praxis: Fallbeispiele für Experimentierräume im Kontext der Mobilitäts- und Verkehrswende	32
6. Fazit	42
Quellen- und Literaturverzeichnis	44
Beschluss des Hauptausschusses des Deutschen Städtetages vom 23. Juni 2022 – 233. Sitzung in Berlin zur vorliegenden Handreichung	46

Vorwort

Der Deutsche Städtetag hat mit einem Positionspapier zur Verkehrs- und Mobilitätswende im Juli 2018¹ die Haltung seiner Mitgliedstädte zum Umgang mit Verkehr aus städtischer Sicht zum Ausdruck gebracht. Das Papier hat die Chancen und Erfordernisse für eine nachhaltige städtische Mobilität für alle bezeichnet und vielfach geholfen, die politische Haltung zur Verkehrswende zu befördern und zu präzisieren. Denn für eine Verkehrs- und Mobilitätswende bedarf es nicht nur der nötigen Mittel, der erforderlichen Expertise und Akzeptanz in der Öffentlichkeit. Es müssen auch die dafür erforderlichen politischen Beschlüsse herbeigeführt werden.

Im Februar 2021 hat der Deutsche Städtetag in einem Bericht zur Zielerreichung der Verkehrswende eine erste vorläufige Bilanz des Erreichten gezogen. Es wurde deutlich, dass sich gesellschaftlich schon eine Menge getan hat in Richtung Akzeptanz einer umfassenderen Verkehrs- und Mobilitätswende. Auch finanziell und technisch sind erhebliche Fortschritte zu verzeichnen. Interessant war aber auch, dass sich der regulative Rahmen auf Bundes- und Länderebene noch nicht den wandelnden Erfordernissen an stadt-, menschen-, umwelt- und klimaverträglichere Mobilität angepasst hat. Und dies, obgleich das Wissen um das Erfordernis einer Verkehrs- und Mobilitätswende noch nie so breit war und auf so tiefe Expertise gründete wie aktuell.

Die Handreichung „Vom Wissen zum Tun“ ist als Expertise vom Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) beim Autor Burkhard Horn, ehemals Abteilungsleiter in der Senatsverwaltung für Verkehr in Berlin und Vorsitzender der Fachkommission Verkehrsplanung im Deutschen Städtetag, in Auftrag gegeben worden. Sie ist geeignet, auch den kommunalen Verwaltungen Entscheidungsmaterial und exemplarische Beispiele zu Handlungserfordernissen und -möglichkeiten an die Hand zu geben. Daher gibt der Deutsche Städtetag die Handreichung mit Erlaubnis des WZB in einer durchgesehenen Fassung erneut heraus.

Die Handlungsempfehlungen speisen sich aus dem Umgang mit Experimentierräumen zur Mobilitäts- und Verkehrswende. Diese Experimentierräume erlauben, vor endgültigen (Umbau)Lösungen in den öffentlichen Räumen der Städte Erfahrungen zu sammeln, auszuprobieren, eben zu experimentieren. Vier Fallbeispiele aus München, Aachen, Potsdam und Kassel illustrieren stellvertretend für zahllose andere Beispiele in den Städten in Deutschland und international, was mit überschaubaren Interventionen an Wandel in der städtischen Mobilität und in der Aufwertung öffentlicher Räume für die Menschen in den Städten möglich ist und wie daraus dauerhafte Lösungen werden können.

Die Handreichung soll anreizen zum mehr Erproben, Ausprobieren und Erfahrungen sammeln und helfen, die Schwelle für Veränderungen in den öffentlichen Räumen niedriger zu setzen. Denn die Veränderungen sind dringlich, der Verkehr in den Städten muss sich transformieren und mehr Lebens-, Umwelt- und Klimaqualität liefern.

Helmut Dedy
Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags

¹ Deutscher Städtetag (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht.

1. Einführung

Die Mobilitäts- und Verkehrswende ist in (beinahe) aller Munde. Ihre Notwendigkeit wird zumindest in den verbalen Bekundungen von fast allen relevanten Akteuren in Politik und Gesellschaft kaum noch bestritten, u. a. angesichts des fortschreitenden Klimawandels und dessen Auswirkungen auf Mensch und Natur. Diese Erkenntnis geht einher mit einem steigenden zivilgesellschaftlichen Engagement für eine aktivere Klimapolitik in allen relevanten Handlungsbereichen. Dieses Engagement hat erheblichen Einfluss auf den politischen Diskurs auf allen Ebenen gewonnen. Die neue Dynamik in der Diskussion verbreitert grundsätzlich die Unterstützungsbasis auch für weitreichendere Maßnahmen – sie geht aber oft mit Erwartungshaltungen hinsichtlich einer Umsetzungsgeschwindigkeit einher, die (auch angesichts häufig nicht konsistenter Konzepte) schwer zu erfüllen sind. Dies stellt insbesondere Politik und Verwaltungen als zentrale Akteure bei der Umsetzung des Wandels vor besondere Herausforderungen.

Gerade im kommunalen Bereich ist die Mobilitäts- und Verkehrswende nicht nur aus dem Klimaschutz heraus begründet. Sie zahlt auch auf viele andere wichtige politische Ziele ein. Diese liegen insbesondere darin, lebenswerte Städte und Gemeinden zu schaffen. Die kommunalen Gebietskörperschaften sind die zentralen Orte des Wandels im Rahmen der Mobilitäts- und Verkehrswende – dort, im Alltagsleben der Menschen, wird dieser Wandel sichtbar. Insbesondere die Verwaltungen stehen vor der entscheidenden Aufgabe, die erforderlichen Veränderungen zu implementieren, und zwar so, dass sie nachhaltig wirken. Dies stößt aber vielerorts und immer wieder auf erhebliche Hindernisse ganz unterschiedlicher Art, von rechtlichen Restriktionen über politische Zögerlichkeit und fehlende gesellschaftliche Akzeptanz (oder unrealistischen Erwartungshaltungen) bis zu mangelndem Mut der Verantwortlichen, Innovation zu wagen. Daraus resultiert wiederum Beratungsbedarf der Kommunen zu geeigneten Instrumenten für die konkrete Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende vor Ort.

Nun wird häufig darauf hingewiesen, dass doch eigentlich längst bekannt sei, was passieren müsse, welche Maßnahmen die richtigen seien. Es gebe „nur“ ein Umsetzungsdefizit – „einfach mal machen“ sei die Devise. Diese Sichtweise, die den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung teilweise mangelnde Kompetenz, Unwillen oder Trägheit unterstellt, kommt sowohl aus der Zivilgesellschaft als auch aus Teilen der Wissenschaft. Wenn das stimmt – wozu braucht es dann noch Handlungsempfehlungen wie diese? Welchen Nutzen haben Wissenschaft und Experimentierräume noch für die Mobilitäts- und Verkehrswende, wenn doch eigentlich alles klar ist, was getan werden muss?

Diese Frage beantwortet sich eigentlich schon von selbst: Die langsame Geschwindigkeit des Wandels zeigt, dass offenbar doch alles nicht so einfach ist. Dafür gibt es vor allem zwei Gründe. Beide verdeutlichen, warum das Einbeziehen von Knowhow von Wissenschaft und Forschung sowie das Ausprobieren und Lernen gerade für die Mobilitäts- und Verkehrswende nach wie vor so wichtig sind:

- **Die vermeintlich einfachen Lösungen sind nicht immer so „einfach“ und auch nicht immer zielführend. Viele von ihnen müssen erprobt, evaluiert, eingeordnet und weiterentwickelt werden.** Das betrifft z. B. neue Mobilitätsangebote, die häufig ohne fundierte Belege als die Lösung für die kommunalen Mobilitätsprobleme angepriesen werden. Und es betrifft auch so manche Strategie zur (dringend notwendigen!)

Umgestaltung der öffentlichen (Straßen-)Räume. So zeigt etwa der im Herbst 2020 begonnene Verkehrsversuch einer temporären Umgestaltung eines Teils der Friedrichstraße in Berlin, dass zwar die Herausnahme des Autoverkehrs weitgehend funktioniert und vermutlich dauerhaft beibehalten könnte. Die grundlegenden Probleme der Straße (die nicht nur durch Verkehr bedingt sind), sind damit aber nicht gelöst worden – entgegen der Überzeugung mancher Protagonisten des Versuchs vor dessen Beginn. Auch das simple Tauschen der Bevorzugung einer Verkehrsart (früher Auto, jetzt Fahrrad) hat zwar Verbesserungen hinsichtlich Lärm- und Schadstoffemissionen mit sich gebracht, ansonsten aber die Aufenthaltsqualität nur eingeschränkt verbessert – von einer Flaniermeile ist die Friedrichstraße noch weit entfernt. Dennoch ist dieser Verkehrsversuch ein wichtiges Experiment. Mittlerweile hat der Senat seine Verstetigung in Aussicht gestellt.

- **Der zweite Aspekt betrifft im weitesten Sinne die „Governance“ der Mobilitäts- und Verkehrswende: die Strukturen und Prozesse, die die Basis für Entscheidungen zu Grundsätzen, Art und Zeit ihrer Umsetzung darstellen.** Die Transformation von Mobilität und Verkehr ist eine Grundvoraussetzung für den Wandel (und dessen Tempo) und hat vielfältige Aspekte und Hürden einschließlich der Frage der gesellschaftlichen Akzeptanz – auch das geschieht nicht von heute auf morgen. Dabei muss die Wissenschaft ihre fraglos wichtige Rolle finden.

Dies stellt den Hintergrund dieser Handlungsempfehlungen dar. Sie soll untersuchen, was in den Kommunen passieren muss, um die Mobilitäts- und Verkehrswende schneller umzusetzen und welche Rolle in diesem Zusammenhang Experimentierräume und die Wissenschaft als Partnerin spielen können.

Den Rahmen für die Expertise bildet das Forschungsvorhaben „Aufbau, Erprobung, Organisation und Verstetigung von Experimentierräumen in komplexen gesellschaftlichen Umfeldern“². Das ist ein Teilprojekt des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Verbundprojekts „Open Innovation Ecosystems“), innerhalb dessen Prozesse sozialer und technischer Innovationen im Bereich Mobilität und Verkehr betrachtet werden. Den Fokus bilden Experimentierräume zum ergebnisoffenen Ausprobieren von Innovationen im Bereich Mobilität und Verkehr. Ziel des Experimentierens ist es, die Praxistauglichkeit und Verallgemeinerbarkeit experimentellen Handelns kritisch auf die soziale und ökologische Verträglichkeit zu prüfen und zu reflektieren.

² Vgl. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung: Open Innovation Ecosystems: Erkennen und Nutzen neuer Kooperations- und Austauschformate zwischen Forschung, Wirtschaft, Politik und Gesellschaft. <https://wzb.eu/de/forschung/digitalisierung-und-gesellschaftlicher-wandel/digitale-mobilitaet/projekte/open-innovation-ecosystems-erkennen-und-nutzen-neuer-kooperations-und-austauschformate-zwischen> (letzter Abruf 26.02.2021)

Folgende Fragestellungen werden im Rahmen dieser Expertise u. a. adressiert:

- Welche zentralen strukturellen und prozessualen Elemente müssen in den Kommunen vorliegen bzw. geschaffen werden, um die Ziele der Mobilitäts- und Verkehrswende im Rahmen der kommunalen Handlungsspielräume möglichst effizient umsetzen zu können?
- Welche (z. T. übergeordneten) Restriktionen (z. B. rechtlicher Art) schränken die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen derzeit ein?
- Wie ist das Potenzial von (zeitlich begrenzten) Experimentierräumen im Kontext einer Mobilitäts- und Verkehrswende einzuschätzen? Welche Rahmenbedingungen müssen vorliegen, damit sie vor Ort wirksam werden?
- Welchen Beitrag kann die Wissenschaft hierzu leisten?

Die Empfehlungen richten sich an Forschungseinrichtungen, die Kommunen dabei unterstützen, die Mobilitäts- und Verkehrswende durch Pilotprojekte und Experimentierräume umzusetzen und an die Kommunen selber (Politik wie Verwaltung). Adressaten sind aber auch alle Akteure einer Mobilitäts- und Verkehrswende. Dabei steht in erster Linie die kommunale Ebene im Mittelpunkt. Diese kann aber bei manchen Themen nicht losgelöst von den Rahmenbedingungen gesehen werden, die vielfach von Bund und Ländern gesetzt werden.

Der Schwerpunkt liegt nicht auf den nur in einem Exkurs behandelten fachlich-inhaltlichen Themen einer Mobilitäts- und Verkehrswende (dazu gibt es zu allen Aspekten vielfältige Fachliteratur), sondern auf den strukturellen Rahmenbedingungen und dem Prozess in all seinen Facetten. Für diese Neuveröffentlichung durch den Deutschen Städtetag ist das Papier durch kommunale Fallbeispiele aus Aachen, Kassel, Potsdam und München ergänzt worden. Die Beispiele zeigen auf unterschiedliche Art und Weise, wie Experimentierräume zur Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende beitragen können.

2. Ausgangslage für die Kommunen bei der Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende

Keine Kommune ist wie die andere. Das klingt nach einer Binsenweisheit, ist aber ganz wesentliche Grundlage für das Verständnis von Problemen und das Entwickeln von Lösungen. Die Rahmenbedingungen für das Handeln der vor Ort Verantwortlichen können sich in vielerlei Hinsicht voneinander unterscheiden. Dazu gehören u. a. folgende Aspekte:

- Größe, Zuständigkeiten, Verwaltungsstruktur, Professionalität der Politik, Problem- und Themenvielfalt etc.;
- Finanzkraft, verstanden als Umfang der zur Verfügung stehenden Mittel und als Handlungsspielraum;
- Sozial- und Wirtschaftsstruktur, ausgedrückt in Vielfalt der Lebenslagen, ökonomischer Stärke, Resilienz, Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs etc.;
- Räumlich-geographische Situation innerhalb der Kommune und in der Region, Bedeutung des Ein-/Auspendelverkehrs, Kooperationszwänge und -möglichkeiten mit Nachbarkommunen und in der Region etc.;
- Politische Mehrheiten, Stabilität, politische Ausrichtung, Haltung etc.;
- Kommunalpolitisches Klima, Rolle von Initiativen und Nichtregierungsorganisationen, Diskursqualität und -formate etc.;

Dies führt dazu, dass jede Kommune einen eigenen Weg finden muss, um tatsächliche nachhaltige Veränderungen auf den Weg zu bringen. Patentrezepte sind nicht hilfreich – wohl aber Hinweise, Empfehlungen und Erfahrungen, die auf die jeweilige Situation vor Ort angepasst werden bzw. deren Einsatzgrenzen klar formuliert werden müssen.

Für alle Kommunen gilt mehr oder weniger, dass sich rund um das Themenfeld Mobilität und Verkehr eine große Vielfalt an Akteurinnen und Akteuren auf tut:

- die **Politik** mit ihren Gremien und unterschiedlichen Rollen;
- die **Verwaltung** mit ihrem breiten Spektrum an Zuständigkeiten;
- direkt gewählte **Stadtoberhäupter bzw. Verwaltungsspitzen sowie hauptamtliche Stadträte bzw. Dezernentinnen o. ä.;**
- andere kommunale/regionale Institutionen mit Verkehrs- und Mobilitätsbezug (Polizei, Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträger, Planungszweckverbände, Genehmigungs- und Finanzierungsbehörden etc.);
- die Interessenvertretungen einzelner gesellschaftlicher Gruppen (Wirtschaft, Einzelhandel, Umwelt, Verkehr, lokale bzw. anlassbezogene Initiativen der kritischen Öffentlichkeit etc.);
- die Medien (mit stark gestiegener Bedeutung von Online-Formaten bzw. Social-Media-Kanälen auch in kleinen Kommunen);
- die Bürgerinnen und Bürger als Nutzende und Handelnde im Verkehrssystem selbst.

Daraus ergibt sich für diese Expertise als eine zentrale Frage und Herausforderung: Wie sieht dieses Zusammenspiel der unterschiedlichen Akteure im Idealfall aus, um möglichst effizient und mit möglichst wenig Reibungsverlust nachhaltige Politik für die Mobilitäts- und Verkehrswende umzusetzen?

Neben diesen übergeordneten Rahmenbedingungen unterscheiden sich die kommunalen Gebietskörperschaften z. T. beträchtlich hinsichtlich **konkreter struktureller Voraussetzungen für das Verwaltungshandeln**. Zu diesem unter dem Begriff „Governance“ zusammengefassten Feld gehören z. B. folgende Punkte, die zu großen Teilen später bei den Empfehlungen (Kap. 4) wieder aufgegriffen werden:

- **Personelle Ressourcen:** Insbesondere wegen der schwierigen Finanzlage der Kommunen bis ca. 2015 gibt es vielerorts immer noch in wesentlichen Verwaltungsbereichen personelle Engpässe, Überalterung und unzureichende Fortbildungsmöglichkeiten. Dies gilt gerade für Bereiche, in denen der Arbeitsmarkt eher „leer“ ist. Dazu gehört u. a. auch die Verkehrsplanung³. Inwieweit die Nachwirkungen der Corona-Pandemie negative Auswirkungen auf die Personalbudgets der Kommunen haben werden, bleibt abzuwarten. Initiativen von außen für neue Handlungsfelder, z. B. für neue Mobilitätsangebote oder temporäre Pilotprojekte, können die Personalsituation weiter verschärfen. Die Frage nach ausreichenden personellen Ressourcen stellt sich auch für andere Bereiche, die mittelbar mit dem Thema Verkehrsplanung zu tun haben, etwas Kommunikation und Beteiligung.
- **Technische Ausstattung:** Nachholbedarf besteht unverändert bei IT-Grundausstattung, Einsatz digitaler Tools etc. Hier hat die Corona-Pandemie zu Beginn diese Defizite besonders stark aufgezeigt, aber dann zu einem enormen Digitalisierungsschub bei den kommunalen Verwaltungen gesorgt (z. B. Geräteausstattung, Digitalisierung von Prozessen, Kommunikation, Zugriffsmöglichkeiten auf Daten). Diese Erfahrungen zum Nutzen von Digitalisierung tragen positiv zu einem innovationsfreundlicheren Klima in den Verwaltungen bei.
- **Finanzielle Handlungsspielräume:** Die Mobilitäts- und Verkehrswende kostet Geld – das betrifft auch die kommunalen Haushalte. Zwar sind die Förderprogramme von Bund- und Ländern im Bereich Mobilität/Verkehr in den letzten Jahren deutlich ausgeweitet worden. Dennoch sind seitens der Kommunen nicht nur Eigenanteile, sondern vielfach auch weitere hohe nicht zuwendungsfähige Aufwände zu finanzieren. Es entstehen außer zusätzlichen Personalkosten auch Folgekosten unterschiedlicher Art, von den Unterhaltungskosten für neue Infrastruktur bis zu zusätzlichen Bestelleistungen im ÖPNV nach Inbetriebnahme neuer Strecken. Zusätzlich ist es bei der Einführung neuer Mobilitätsangebote eine zentrale Herausforderung, dafür die erforderlichen Mittel im Haushalt bereitzustellen.

Allerdings muss hervorgehoben werden, dass im Vergleich zu aufwändigen Infrastrukturprojekten eine ganze Reihe von sinnvollen Maßnahmen mit durchaus relevanten Wirkungen aufgrund des geringen Investitionsbedarfs nur geringe Kosten verursachen. Das betrifft z. B. die Handlungsfelder Regulierung oder Mobilitätsmanagement. Auch nimmt derzeit die Diskussion an Fahrt auf, die finanziellen Spielräume der Kommunen

³ Vgl. u. a. Marco Völklein: Verkehrsplaner verzweifelt gesucht. In: Süddeutsche Zeitung, 29.01.2021.

durch neue Finanzierungsquellen zu erweitern, etwa bei der Nahverkehrsfinanzierung. Allerdings sind hierfür im Regelfall entsprechende Regelungen auf Bundes- oder Landesebene erforderlich, die erst geschaffen werden müssen.

- **Verwaltungsstruktur:** Einen ganz erheblichen Einfluss auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene hat die Struktur der Verwaltung. Dies betrifft sowohl die im engeren Sinne verkehrlichen Handlungsfelder (Verkehrsplanung, bauliche Umsetzung von Maßnahmen, straßenverkehrsbehördliche Anordnungen, ÖPNV-Aufgabenträgerschaft etc.) als auch die Verknüpfung mit anderen wichtigen Handlungsfeldern wie Stadtentwicklung, Freiraumplanung, Umweltthemen (Luft, Lärm etc.), Klimaschutz oder Wirtschaftsförderung. Hinzu treten Querschnittsthemen wie Kommunikation und Beteiligung. Die Zuordnung von Zuständigkeiten und der politischen Verantwortung soll Umsetzungsprozesse möglichst erleichtern (vgl. Kap. 4.2). Dazu kommen ggf. noch Zuständigkeiten außerhalb der Kernverwaltung, z. B. bei städtischen Gesellschaften (etwa kommunalen Verkehrsunternehmen), Zweckverbänden oder auch privaten Akteuren, die in das kommunale Verwaltungshandeln und Umsetzungsmanagement über effiziente und transparente Prozesse je nach Vorhaben zu berücksichtigen sind.
- **Kommunale Zuständigkeiten:** In Abhängigkeit von der Größe der Kommune und ihrer Lage können die Zuständigkeiten sehr unterschiedlich sein. Die betrifft etwa größere Themen wie die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft, aber auch Alltagsthemen wie z. B. verkehrsbehördliche Anordnungen: Während ein Stadtstaat wie Berlin die Aufsichtsbehörde in der eigenen Verwaltung hat und unter Beachtung des Rechtsrahmens auch politisch steuern kann, muss sich eine kleine Kommune für jede Anordnung ggf. an den Landkreis wenden. Dieser ist wiederum einem Landesministerium oder einem Regierungspräsidium als Mittelbehörde unterstellt. Dies bedeutet, dass insbesondere experimentelle Ansätze im Bereich des Straßenverkehrsrechts ohne den Segen dieser Behörden gar nicht auf den Weg gebracht werden können.
- **Regionale Kooperation:** Vor allem Kommunen in Verdichtungsräumen mit starken Verflechtungen der Kommunen untereinander können ihre Probleme im Bereich der Mobilitäts-/Verkehrspolitik nicht alleine lösen. Hier ist oftmals ein Großteil des Verkehrs nicht hausgemacht, sondern wird durch Pendlerströme oder auch Durchgangsverkehr geprägt. Eine noch so ambitionierte kommunale Mobilitätsstrategie kann nur sehr bedingt zur Problemlösung beitragen. Dafür sind geeignete Formate und Instrumente nötig, um mit anderen Akteuren auch mit den nicht in der Kommune verursachten Verkehren umzugehen (vgl. Kap. 4.2). Besonders komplex wird die Gemengelage dadurch, dass die Siedlungsentwicklung im regionalen Kontext ganz erheblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten hat – in diesem Themenfeld ist die regionale Kooperation aufgrund weitgehenden Fehlens von verbindlichen Vorgaben zur Zusammenarbeit aber besonders schwierig⁴.

⁴ Zu Beispielen für Kooperationen auf regionaler Ebene vgl.: Institut für Städtebau und Wohnungswesen ISW (Hrsg., 2020): Planungspraxis regionaler Initiativen und interkommunaler Kooperation – Neue Materialien zur Planungskultur

Neben diesen vergleichsweise konkreten Themen hat auch das Zusammenspiel der unterschiedlichen föderalen Ebenen (mitunter aber auch innerhalb der Kommune) erheblichen Einfluss auf die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen bzw. die Wirksamkeit der Maßnahmen aus lokaler Ebene im Bereich Mobilität und Verkehr:

- Wenn etwa von interessierten Kreisen in Politik (insbesondere auf Bundesebene) und Wirtschaft suggeriert wird, der Beitrag des Verkehrs zum Klimaschutz könne weitgehend durch Maßnahmen im Bereich Technologie bzw. Digitalisierung (neue Antriebstechnologien, Verkehrsmanagement etc.) geleistet werden, stellt dies die Notwendigkeit von Verhaltensänderungen bei den Bürgerinnen und Bürgern in Frage. Das wirkt sich negativ auf die Akzeptanz dieser Maßnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens auf kommunaler Ebene aus.
- Zudem bestehen auch auf fachlicher Ebene Inkonsistenzen, vor allem im Bereich des Rechtsrahmens. Dazu zwei Beispiele:
 - Das Straßenverkehrsrecht räumt den Kommunen etwa über die Straßenverkehrsordnung (StVO) nach wie vor nicht die notwendigen Spielräume ein, um angemessene, auf die lokale Situation angepasste Lösungen umzusetzen (etwa bezüglich zulässiger Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr). Das stellt momentan ein entscheidendes Hemmnis dar. Der dringende Handlungsbedarf in Richtung mehr Flexibilität wird seitens der Kommunen hierzu immer wieder deutlich formuliert, etwa im Rahmen eines Appells des „Dialogs Nachhaltige Stadt“ im Rahmen des Rates für Nachhaltigkeit unter der Überschrift „Der Mobilitätswende Flügel verleihen“ im September 2021⁵. Und der im Juli 2021 von den für Mobilität zuständigen Beigeordneten von sieben deutschen Großstädten ins Leben gerufenen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ waren im Frühjahr 2022 bereits über 100 Städte und Gemeinden beigetreten⁶. Da bei der StVO die Länder als Aufsichtsbehörden mitspielen, ist die „Konsistenz-Gemengelage“ beim Thema Straßenverkehrsrecht besonders komplex.
 - In den Straßengesetzen der Länder ist der sogenannte Gemeingebrauch geregelt, wonach (hier am Beispiel Baden-Württemberg) „der Gebrauch der öffentlichen Straßen jedermann im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften innerhalb der verkehrsüblichen Grenzen gestattet ist“⁷. Gemeingebrauch liegt nur dann nicht vor, wenn durch die Benutzung einer öffentlichen Straße der Gemeingebrauch anderer unzumutbar beeinträchtigt wird.
- Eher unpräzise Regelungen wie diese sind die Grundlage dafür, dass private Fahrzeuge zunächst einmal grundsätzlich im öffentlichen Raum parken dürfen. Die Möglichkeiten, dies zu beschränken, müssen durch die Kommunen begründet werden. Zudem haben sie dazu geführt, dass bei den Kommunen große Unsicherheit besteht, wie mit neuen

⁵ Rat für nachhaltige Entwicklung (2021): Der Mobilität Flügel verleihen. Appell des Dialogs Nachhaltige Stadt an die kommende Bundesregierung.

⁶ Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten. <http://lebenswerte-staedte.de/> (letzter Abruf: 12.03.2022)

⁷ zit. nach Straßengesetz, 3. Abschnitt – Benutzung der öffentlichen Straßen (§§ 13-21), § 13 Gemeingebrauch. <https://dejure.org/gesetze/StrG/13.html> (letzter Abruf 26.02.2021)

Mobilitätsangeboten umzugehen ist. Denn diese beanspruchen ebenfalls öffentlichen Raum (insbesondere flexible Sharingsysteme). Dies betrifft vor allem die Frage, ob solche Nutzungen als Sondernutzung zu behandeln sind und entsprechend reguliert werden können. In der Konsequenz führt dies zu sehr unterschiedlichen Situationen in den Kommunen, was weder den adäquaten und zielorientierten Einsatz dieser neuen Angebote erleichtert noch den Anbietern wirklich hilft.

- Ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster vom November 2020 bezogen auf ein flexibles Leihfahrradangebot in Düsseldorf könnte hier Abhilfe schaffen: Hier ist eindeutig eine Sondernutzungspflicht festgestellt worden⁸. Wenn Kommunen eine solche veränderte Rechtslage als Element nutzen, um Sharing-Angebote zu gestalten und nicht abzuwehren, könnte für alle Seiten daraus die Umsetzung von Mobilitätsinnovationen erleichtert werden⁹.
- Experimentierklauseln versprechen oft mehr, als sie halten können. Das gilt grundsätzlich auch für die StVO-Novelle 2020. Im Straßenverkehrsrecht werden sie weitestgehend so interpretiert, dass eigentlich nur das ausprobiert werden kann, was im weitesten Sinne durch den Rechtsrahmen gedeckt ist und so im Grunde auch dauerhaft angeordnet werden könnte. Eine Änderung des Rechtsrahmens speist sich nur in den wenigsten Fällen aus den Erkenntnissen zu Maßnahmen, die über die Experimentierklausel angeordnet worden sind.
- Weitere Themen in diesem Zusammenhang sind u. a. die Infrastrukturfinanzierung (unterschiedliche Förderrichtlinien in den Bundesländern) oder die Aufgabenträgerschaft im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Diese wird in einigen Ländern zentral vom zuständigen Fachministerium übernommen, in anderen liegt sie bei den regionalen Verkehrsverbänden und damit näher bei den Kommunen.
- Auch auf der kommunalen Ebene mangelt es mitunter an konsistentem politischem Handeln: Der Mobilitäts- und Verkehrswende ist nur wenig geholfen, wenn auf der einen Seite die Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr propagiert und auch durch einzelne Maßnahmen unterstützt wird, aber auf der anderen Seite alles vermieden wird, was den Kfz-Verkehr einschränken könnte. Auf allen Ebenen ist ein Zusammenspiel von „pull“ und „push“-Maßnahmen geboten.
- Seit geraumer Zeit wird von verschiedenen Akteuren auf unterschiedlichen Ebenen diskutiert, ob ein neuer bundesgesetzlicher Rahmen (z. B. ein „Bundesmobilitätsgesetz“¹⁰) hilfreich sein könnte, um die beschriebenen Inkonsistenzen im Handeln der unterschiedlichen föderalen Ebenen abzubauen. Entscheidend wäre dafür u. a., dass ein solcher neuer übergeordneter rechtlicher Rahmen zwingenden Anpassungsbedarf auf der fachgesetzlichen Ebene nach sich ziehen würde (z. B. Straßenverkehrsrecht, Raumordnungsrecht) bis hin zu Finanzierungsmodalitäten.

⁸ Vgl. u. a. zu OVG Münster, Beschluss vom 20.11.2020 - 11 B 1459/20. Redaktion beck-aktuell, 23.11.2020. <https://rsw.beck.de/aktuell/daily/meldung/detail/ovg-muenster-duesseldorf-bahn-muss-mietfahrraeder-aus-oeffentlichem-strassenraum-entfernen> (letzter Abruf 26.02.2021)

⁹ Sibylle Barth, Simon Kase (2021): Die Nutzung des öffentlichen Straßenraums für Shared Mobility-Dienste. In: Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht, Ausgabe 4/2021, S. 177ff.

¹⁰ Vgl. u. a. Verkehrsclub Deutschland e. V.: Bundesmobilitätsgesetz. www.vcd.org/804 (letzter Abruf 10.03.2022)

3. Chancen und Potenziale von Experimentierräumen als Katalysator für Umsetzungsprozesse

3.1 Rahmenbedingungen

Zur möglichen Rolle von Experimentierräumen und der Wissenschaft als wichtige Beteiligte bei der Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende in den Kommunen gehört zunächst ein Blick auf die spezifischen Aspekte, die für den Erfolg experimenteller Ansätze entscheidend sein können. Dabei sind manche vergleichsweise einfach realisierbar, andere wiederum abhängig von anderen Gegebenheiten, die sich wandeln können. Dies erscheint für einige mobilitätsrelevante Bereiche auf Grundlage des Koalitionsvertrags für die 20. Legislatur durchaus der Fall¹¹.

- **Innovation kann nur gelingen, wenn sie willkommen ist.** Das ist keine Selbstverständlichkeit. Noch bis vor wenigen Jahren hat in vielen Kommunen die schlechte Finanz- und Personalsituation dazu geführt, dass auch im Verkehrsbereich in erster Linie die Pflicht- und Regelaufgaben erfüllt werden konnten – und oft nicht einmal das, so z. B. bei der Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur. Für neue Themen gab es weder die erforderlichen personellen Kapazitäten geschweige denn finanzielle Ressourcen. Hinzu traten die schon in Kap. 2 erwähnte Herausforderung, Neuerungen und Experimente einzuführen. Die Verwaltungen waren vielerorts überaltert und hatten nur wenig Erfahrung bzw. Berührungspunkte mit neuen Ideen. Dies hat sich vielerorts geändert, wenngleich dieser Prozess noch nicht abgeschlossen ist. Es handelt sich daher auch um eine kulturelle Frage, eine „Willkommenskultur“ für Innovation und Experimente. Diese Offenheit ist in der lokalen Politik wie in der Verwaltung nötig, und muss dort auf möglichst vielen Ebenen verankert werden. Diese Kultur erfordert eine gewisse Erdung: Es geht nicht um kritiklose Begeisterung für jede Neuerung – und doch gleichzeitig um Offenheit im öffentlichen Diskurs: Ein Experiment muss auch scheitern dürfen, ohne dass alle Beteiligten medial zerrissen werden.
- **Erfolgreiche Innovation braucht konsistente politische Unterstützung:** Die übergeordneten stadtpolitischen Ziele setzen den Rahmen auch für innovationsorientierte Experimente, sie dürfen nicht aus den Augen verloren werden. Innovation ist kein Selbstzweck. Das Scheitern von Innovationen kann viele Gründe haben. Sie können z. B. darin liegen, dass
 - die Innovationen nicht Teil eines schlüssigen strategischen Gesamtkonzepts waren,
 - vom Maßstab her nicht auf den spezifischen Ort bzw. Raum passten oder
 - schlicht ohne angemessene Vorklärung des erwarteten Nutzens bzw. des Handelns nach Ablauf des Experiments auf den Weg gebracht wurden.

¹¹ Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90 / Die Grünen, Freie Demokratische Partei (FDP): Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021–2025.

- Das Scheitern und Vergeuden von Ressourcen dämpft in der Folge deutlich die Bereitschaft, sich auf die Erprobung anderer Innovationen einzulassen. Umgekehrt kann ein sorgfältig strukturiertes und stadtpolitisch konsistentes Vorgehen Vorbildcharakter für weitere Projekte haben und die Glaubwürdigkeit einer innovationsorientierten Stadtpolitik (einschließlich ihrer Protagonisten) erhöhen. Das diesem Vorgehen immanente Dilemma, zwischen „schnell Ausrollen“ und „sorgsam Vorbereiten“ abwägen zu müssen, unterstreicht die Notwendigkeit fallbezogener Wirkungsabschätzungen.
- Diese politische Unterstützung muss sich auch in **strukturellen Rahmenbedingungen** niederschlagen, als „Governance“-Basis für gute und effiziente Kooperation aller Beteiligten. Dazu gehören:
 - Verlässliche und gut erreichbare Ansprechpartner und -partnerinnen in der Kommune sowohl für den Erstkontakt (ggf. als One-Stop-Agency o. ä.) als auch für konkrete Projekte (vgl. Kap. 4.4)
 - Ausreichendes und flexibel einsetzbares Budget für innovative Ansätze, das nicht vorab an bestimmte Projekte gebunden ist, um im Bedarfsfall in angemessenem Rahmen eigene finanzielle Mittel der Kommune bereitstellen zu können
 - Passende Strukturen und ausreichende Ressourcen für die Betreuung von konkreten Projekten bzw. Experimentierräumen (ggf. auch über andere kommunale Institutionen, z. B. Verkehrsunternehmen oder Parkhausgesellschaften)
- Vielfältige Hinweise zur Gestaltung von Experimentierräumen gibt u. a. das Bundeswirtschaftsministerium mit verschiedenen Veröffentlichungen im Rahmen seiner „Reallabor-Strategie“. Es wird u. a. ein allgemeines Handbuch¹² und ein Leitfaden für Kommunen und Unternehmen zu Reallaboren als Testräume für Innovation und Regulierung¹³ angeboten.

¹² Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. (2019) Freiräume für Innovationen. Das Handbuch für Reallabore. www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Digitale-Welt/handbuch-fuer-reallabore.pdf?__blob=publicationFile&v=14 (letzter Abruf 26.02.2021)

¹³ Dr. Jan Christopher Brandt, Alexander Bullinger, Dr. Alexander Duisberg: Reallabore als Testräume für Innovation und Regulierung – Ein Leitfaden für Verwaltungen und Unternehmen. www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/reallabore-leitfaden.pdf?__blob=publicationFile&v=5 (letzter Abruf 26.02.2021)

3.2 Anforderungen an Zuschnitt und Qualität der Experimente

Wenn die oben dargestellten Rahmenbedingungen vorliegen, greifen weitere Aspekte zur konkreten Ausgestaltung von Experimenten. Diese können erheblichen Einfluss auf Akzeptanz und Erfolg haben. Es müssen nicht immer alle Punkte relevant sein, allerdings hängen einige miteinander zusammen:

- Vorliegen einer möglichst aktuellen übergeordneten **Mobilitätsstrategie** o. ä. zur Einordnung der Experimentierräume (inhaltlich wie räumlich, vgl. Exkurs in Kap. 4.5).
- Abschätzen des möglichen **Mehrwerts für die Kommune** für jedes geplante experimentelle Vorhaben (auch bezüglich der Konsistenz mit der übergeordneten Mobilitätsstrategie).
- **Vermitteln des Mehrwerts gegenüber Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit** durch eine abgestimmte, begleitende Kommunikationsstrategie mit nachvollziehbaren zusammenfassenden Darstellungen, ansprechenden Visualisierungen etc.
- Durch die Innovation erreichbaren **Mehrwert** eines Wandels im Zuge des Experiments **möglichst direkt und für möglichst viele erfahrbar und erlebbar machen**.
- **Möglichst vielfältige Teile der Stadtgesellschaft bei der Durchführung des Experiments adressieren**; „Bubble“-Entwicklung vermeiden.
- **Positive mediale Einbettung/Begleitung** anstreben, in Abhängigkeit vom Projekt ggf. regelmäßige begleitende Presstermine durchführen.
- **Ergebnisoffenheit** als Grundsatz von Experimenten beachten – das ist leider nicht für alle Beteiligte selbstverständlich: Es ist kontraproduktiv, schon von vornherein den Erfolg und eine ggf. geplante Verstetigung zu verkünden.
- **Experiment transparent und nachvollziehbar evaluieren**. Das gemeinsame Lernen muss im Vordergrund stehen. Ggf. Begleitgremium unter Einbindung auch kritischer Akteur*innen einrichten.
- Experiment gut und nutzbar auch für Verwaltung, Politik und interessierte Öffentlichkeit dokumentieren.
- Die **Dauer des Experiments** an der Belastbarkeit der Ergebnisse ausrichten, d. h. so lange wie nötig, so kurz wie möglich.
- Im Projektverlauf politische, rechtliche, finanzielle **Potenziale und Risiken einer Verstetigung** nach Abschluss des Experiments frühzeitig mitdenken.
- Transparente Entscheidungen zum Design, zur Durchführung, zum Abschluss und zur Weiterführung des Experiments unter Einbindung aller wichtigen Akteur*innen rechtzeitig vorbereiten.
- Den derzeit engen **Fokus von Experimenten zur Neugestaltung des öffentlichen Raums** auf die Innenstädte ausweiten. Der Erfolg der Verkehrswende entscheidet sich dort, wo das alltägliche Verkehrsverhalten und die Einstellungen deutlich stärker durch das Auto geprägt sind, deshalb Experimente auch an weniger prominenten Orten durchführen. Das dient der Skalierbarkeit nach dem Experiment.

- Für **Experimente vielfältige Anlässe und Gelegenheiten nutzen**, wie neue Verkehrsführungen, Baustellen etc. und an bereits bestehende zivilgesellschaftliche Initiativen anknüpfen.
- Experimente konzeptionell so ausgestalten, dass von der **Phasierung** her im Projektverlauf nachgesteuert werden kann. Meilensteine zum Fortsetzen oder Abbrechen des Experiments definieren.
- Experimente soweit **rechtlich absichern**, dass sie nicht Gefahr laufen, während ihrer Laufzeit „kassiert“ zu werden, z. B. von klagenden Betroffenen oder Aufsichtsbehörden.
- Bei Experimenten im öffentlichen Raum (in Abhängigkeit von der Art des Ortes) **eventuelle Auswirkungen auf angrenzende Bereiche** von Beginn an berücksichtigen. Aus- und Folgewirkungen, wie verlagerte Verkehrsströme oder verdrängtes Kfz-Parken in die Evaluierung einbeziehen.
- Experimente ggf. miteinander verknüpfen bzw. mögliche **Synergien** nutzen. D.h. z. B. bei Analyse nicht den Status quo neu eruieren, wenn entsprechende Daten aus anderen Projekten bereits vorliegen.
- Im Zusammenwirken aller Aspekte auf generelle **Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Kommune und Wissenschaft** abzielen. Eine pragmatische, „geerdete“ Ausrichtung des Experiments kann helfen und vertrauensbildend wirken.

Kommunale Experimentierräume im Kontext der Mobilitäts- und Verkehrswende – Beispiele für inhaltliche Themen (mit denkbaren Anwendungsräumen)¹⁴:

- Einsatzmöglichkeiten für neue Angebote aus dem Bereich Sharing-/Mikromobilität zur Stärkung intermodaler Wegekettens ohne Auto (städtische Peripherie, Stadtteilzentren, Kleinstädte im suburbanen Raum...)
- Abholen statt liefern: Auswirkungen von dezentralen Abholstationen für Paket-sendungen auf das Kfz-Verkehrsaufkommen (Bestands- und Neubauquartiere)
- Cargobike-Sharing: Auswirkungen auf Einkaufs- und Mobilitätsverhalten im Nahbereich, Untersuchung verschiedener Betreibermodelle (Bestands- und Neubauquartiere)
- Mehrfachnutzung von Flächen im öffentlichen Raum für verkehrliche und nichtverkehrliche Nutzungen (unterschiedliche Straßenkategorien in unterschiedlichen Stadträumen, auch im ländlichen Raum, z. B. Ortsdurchfahrten)
- Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in unterschiedlichen Fallkonstellationen: mit/ohne ÖV, Einzelregelung oder Zonenintegration, mit/ohne bauliche Begleitmaßnahmen (einzelne Straße, Quartier, Stadtteil, Gesamtstadt, urbane wie ländliche Räume)
- Öffentlich betriebene integrierte Informations- und Buchungsplattformen für multimodale Mobilitätsangebote (Städte, Landkreise, Verkehrsverbünde)
- Mitfahrer-App im ländlichen, klein- und mittelstädtischen Bereich

¹⁴ Diese Auflistung von Beispielen ist eher willkürlich und stellt nur eine kleine Auswahl möglicher Projekte für Experimentierräume in diesem Kontext dar. Ziel ist es, die mögliche Bandbreite von Themen und deren räumlicher Verortung aufzuzeigen. Einzelne Projekte können dabei auch zum Ziel haben, Abweichungen vom derzeitigen Regulierungsrahmen auszuprobieren.

4. Empfehlungen zu zentralen Themen

4.1 Mobilitäts- und Verkehrswende im Spannungsfeld der Kommunalpolitik

Die Mobilitäts- und Verkehrswende ist ein weitreichender Transformationsprozess, der die gesamte Gesellschaft beansprucht und nicht allein durch politische Beschlüsse, rechtliche Regelungen und die Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel quasi automatisch realisiert werden kann¹⁵. Die kommunale Ebene ist ein zentraler Schauplatz in diesem Prozess (vgl. Kap. 1) – dort wird der Mehrwert einer Veränderung erkennbar, dort kann das individuelle Verhalten den Menschen am direktesten adressiert werden und dort finden die entscheidenden politischen und diskursiven gesellschaftlichen Auseinandersetzungen statt.

Ein solcher Prozess braucht Zeit und vor allem Stetigkeit, er überdauert Legislaturperioden und Haushaltszeiträume, was wiederum durch eine gute und transparente Kommunikation gegenüber allen Akteuren (gerade auch in der Zivilgesellschaft) vermittelt werden muss, um Verständnis für diese oft als zäh empfundenen zeitlichen Abläufe zu erzeugen. Vorausschauend einzukalkulieren sind u. a. folgende wichtige Aspekte, die die Dauer dieses Prozesses beeinflussen können:

- Notwendige Beschlussverfahren für die politische Legitimation von Konzepten bzw. Maßnahmen, der damit verbundene öffentliche Diskurs, die Konsensfähigkeit bestimmter Maßnahmen etc.
- Ggf. erforderliches Planungs- bzw. Baurecht mit oft erheblichem Zeitaufwand
- Sicherung der Finanzierung, komplexe Verfahren zur Erlangung von Fördermitteln etc.
- Widerstände seitens übergeordneter Behörden (z. B. Regierungspräsidien, Landesministerien)
- Absehbare oder auch unerwartete politische Veränderungen (Mehrheitswechsel nach Wahlen oder auch innerhalb von Legislaturperioden, fördernde oder bremsende Beschlüsse aus den Kommunalparlamenten etc.).
- Personelle Einflüsse (Wechsel von Zuständigkeiten, Weggang wichtiger Schlüsselpersonen, Verzögerungen bei Stellenbesetzungen, neue Vorgesetzte etc.)

Neben diesen eher politisch-formalen Aspekten spielt auch eine Rolle, wie stringent eine grundsätzlich „verkehrswendefreundliche“ Kommunalpolitik tatsächlich agiert. So liegt der Fokus oft sehr stark auf den Innenstädten (vgl. Kap. 3). Das kann zu einer Vernachlässigung der Räume führen, in denen der meiste Autoverkehrs stattfindet. Das hat nicht nur eine fachliche, sondern auch eine kommunikative Komponente: Es besteht die Gefahr, dass der Diskurs zur Mobilitäts- und Verkehrswende zu wenig mit denjenigen geführt, deren Lebenswirklichkeit und Einstellungen am weitesten von diesem Thema entfernt sind (vgl. Kap. 4.3). Vorausschauende Politik muss rechtzeitig gegensteuern: Hier ist insbesondere kommunikative Expertise gefragt.

¹⁵ Vgl. hierzu u. a. Burkhard Horn (2020): Warum man die Verkehrswende nicht einfach beschließen kann. Berliner Zeitung, 25.5.2020.

Eine weitere Herausforderung: Um Ressourcen und politische Energie nicht unnötig zu verschwenden, sollte sich Kommunalpolitik auf die Strategien und Maßnahmen fokussieren, die auch tatsächlich in ihrem Einflussbereich liegen. Gleichzeitig aber wird die Mobilitäts- und Verkehrswende nur dann ausreichende Wirkung entwickeln, wenn sie sich auch mit den für einen Großteil der Verkehrsleistung verantwortlichen Verkehren im regionalen Maßstab befasst (berufliches Pendeln, Freizeitverkehr etc.). Hier liegt die vielleicht größte inhaltliche Baustelle, an deren Beseitigung auch die Kommunen trotz ihrer nur eingeschränkten Zuständigkeit mitarbeiten müssen (vgl. Kap. 4.2).

Was hat das alles mit Experimentierräumen zu tun? Experimentierräume bieten die Gelegenheit, an den beschriebenen Brüchen und Inkonsistenzen anzusetzen. Sie können

- neue Akteure zusammenführen,
- den Blick auf zu wenig beachtete Handlungsfelder lenken,
- neue Ideen in den Diskurs einführen und praktisch erproben,
- losgelöst von Restriktionen schneller als in Regelverfahren die Potenziale von Veränderung sichtbar machen und
- ggf. auch einmal Grenzen überschreiten, im Wortsinn wie hinsichtlich bestimmter (auch rechtlicher) Rahmenbedingungen.

Die in Kap. 5 dargestellten kommunalen Fallbeispiele zeigen dies auf unterschiedliche Art und Weise. Je mehr beim Design von Experimentierräumen und Pilotprojekten der beschriebene kommunalpolitische Gesamtrahmen beachtet wird, desto zielgerichteter können sie einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Die Experimentierräume und Pilotprojekte können beschleunigende Wirkung entfalten, indem sie den Nutzen bestimmter Maßnahmen sichtbar und nachvollziehbar machen. Das erleichtert die Skalierung.

4.2 Politische, rechtliche und strukturelle Rahmenbedingungen („Governance“)

Governance-Fragen spielen für das Gelingen der Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene eine zentrale Rolle. Das ist der allgemeinen Öffentlichkeit, aber auch Politik und Verwaltung oft nicht ausreichend bewusst. Dies betrifft eine ganze Reihe von Aspekten¹⁶.

Ein belastbares gegenseitiges Vertrauen zwischen Politik und Fachverwaltung ist Grundvoraussetzung für funktionierende Umsetzungsprozesse. Dabei gilt: Loyalität ist keine Einbahnstraße. Die politisch Verantwortlichen müssen sich darauf verlassen können, dass die Fachverwaltung die politischen Vorgaben im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten umsetzt und dabei den gesetzten Prioritäten folgt. Die Verwaltung darf das „Primat der Politik“ nicht in Frage stellen. Politik muss immer das Gefühl haben, wirklich entscheiden zu können und nicht lediglich von der Verwaltung vorweggenommene Entscheidungen nachvollziehen zu müssen.

Auf der anderen Seite empfiehlt es sich, die Fachkompetenz der Verwaltung ernst zu nehmen und erkennen zu lassen, dass deren Fachargumente angemessen in die Abwägung politischer Beschlüsse einfließen. Auf Grundlage dieser Beschlüsse (z. B. Experimentierräume oder Pilotprojekte auf den Weg zu bringen) müssen auch Zeit und Ressourcen eingeräumt, um den Beschluss umsetzen zu können. Vorgaben oder Prioritäten dürfen nur zu bestimmten Zeitpunkten oder erreichten Zwischenständen im Verfahren nachvollziehbar geändert werden.

Die politisch Verantwortlichen sind gehalten, klare politische Prioritäten zu Projekten setzen und diese transparent nach außen und nach innen kommunizieren. Dies trägt zu einer positiven Wahrnehmung einer schlüssigen und konsequenten Politik in der Öffentlichkeit bei. Insbesondere dient das dazu, knappe finanzielle und personelle Ressourcen wirksam einzusetzen. Die Prioritäten sollten sich u. a. an folgenden Kriterien ausrichten:

- der fachlichen Notwendigkeit der Maßnahmen (einschließlich ihrer Passfähigkeit zur übergeordneten Mobilitätsstrategie),
- der Wirkungseffizienz für die angestrebten Zielerreichung (z. B. beim Klimaschutz) und
- der Umsetzbarkeit (Ressourcen, Akzeptanz, Rechtssicherheit...).

Wie eine kommunale Verwaltung organisiert ist, hat entscheidenden Einfluss darauf, wie effizient und zielorientiert die Prozesse für die Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende ablaufen. Dabei geht es wegen der engen Bezüge zu anderen Ressorts (u.a. Stadtentwicklung, Umwelt, Wirtschaft, Finanzen) nicht nur um die konkret für Mobilität und Verkehr zuständigen Einheiten. Ein Patentrezept, wie in dieser Hinsicht eine Kommunalverwaltung strukturiert sein sollte, gibt es nicht. Dazu sind die lokalen Gegebenheiten und Voraussetzungen zu unterschiedlich. Aber angesichts der besonders engen Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung bzw. Städtebau und Mobilität sprechen die Erfahrungen vieler Kommunen dafür, diese Handlungsfelder möglichst unter einem Dach anzusiedeln.

Gerade im Quartiersmaßstab (bei der Entwicklung neuer Quartiere wie im Bestand) sind die fachübergreifenden Bezüge besonders eng. Sie betreffen stets die Gestaltung des öffentlichen Raums als übergreifendes Querschnittsthema. Innerhalb des Verkehrsbereichs ist

¹⁶ Vgl. hierzu auch Burkhard Horn (2021): Von Zielen zu Maßnahmen – Empfehlungen zur Arbeitsweise in der Kommunalverwaltung. In: Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung (Kap. 3.2.9.1)

es auf jeden Fall sinnvoll, die für verkehrliche Anordnungen zuständigen Straßenverkehrsbehörden möglichst frühzeitig in Planungsprozesse einzubeziehen. Das hilft, unliebsame Überraschungen bei der Umsetzung z. B. von Verkehrsversuchen und ähnlichen experimentellen Ansätzen zu vermeiden.

Die Planung und Umsetzung von (Infrastruktur-) Maßnahmen in einer Verwaltungseinheit kann hilfreich sein, ist aber nicht zwingend erforderlich, solange funktionierende und transparente Abstimmungs- und Übergabeprozesse existieren. Da nicht immer alle Organisationseinheiten mit inhaltlichen Berührungspunkten in einer gemeinsamen Struktur untergebracht werden können, sind auch andere Formate für effizientes Verwaltungshandeln denkbar bzw. erforderlich. So hat sich die Bildung von strukturübergreifenden Projektgruppen mit klaren Zuständigkeits- und Kompetenzregelungen bewährt. Das Einrichten von Projektgruppen sollte generell erleichtert und gefördert werden. Je nach Art und Komplexität des Projekts kann es sinnvoll sein, Projektgruppen durch die Verwaltungsspitze einzusetzen. Das verleiht ihr ein umfassenderes Mandat.

Generell gilt: Es hilft alles, was Schnittstellen minimiert und direkte Kommunikation erleichtert. Das betrifft auch die Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Verwaltungsebenen. In diesem Rahmen kann der Umgang mit anderen öffentlichen Institutionen außerhalb der Kernverwaltung, die Bezug zum Thema Mobilität und Verkehr haben, nicht vertieft werden. Je nachdem, wie Schnittstellen, Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse organisiert sind, können solche Organisationseinheiten (wie z. B. Zweckverbände) ebenfalls effizient und zielgerichtet agieren und ggf. auch Koordinierungsfunktionen übernehmen.

Ausreichendes und qualifiziertes Personal ist eine unabdingbare Voraussetzung für den Transformationsprozess der Mobilität. Dies betrifft nicht nur die Verkehrsplanung, sondern akut und perspektivisch zahlreiche Bereiche des öffentlichen Dienstes. Eine angemessene Personalausstattung für neue Projekte, die der Mobilitäts- und Verkehrswende zuzuordnen sind, sondern aber auch für die weiterhin erforderlichen Regeltätigkeiten, bleibt entscheidende Grundlage für das Gelingen der Verkehrs- und Mobilitätswende. Das reicht vom Betrieb vorhandener Verkehrsinfrastruktur über Stellungnahmen zu städtebaulichen Vorhaben oder verkehrlichen Planungen anderer Träger bis zur alltäglichen Kommunikation mit der Öffentlichkeit. Wenn diese Aufgaben bei der Personalplanung vernachlässigt werden, schlägt sich das zwangsläufig in Schwierigkeiten und Verzögerungen im Projektverlauf nieder. Die fachliche und kommunikative Kompetenz der beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entscheidet über das Gelingen von Projekten. Deshalb müssen bei jedem Projekt die erforderlichen Personalressourcen einschließlich der erforderlichen Qualifikation mitgedacht werden. Dies stößt zwangsläufig auf Einschränkungen, weil derzeit geeignetes Personal nur sehr beschränkt auf dem Arbeitsmarkt verfügbar ist. Deshalb ist es wichtig (für die Berufswahl und für die Auswahl des Arbeitsplatzes, Verwaltungen nach außen hin glaubhaft als modernen und spannenden Ort mit Gestaltungsspielraum für die Beschäftigten zu kommunizieren. Gerade für die Mobilitäts- und Verkehrswende ist dies von der Sache her durchaus naheliegend: die Kommunalverwaltungen sind der Ort, wo der notwendige Wandel umgesetzt wird.

Personalentwicklung muss als zentrale Managementaufgabe in den Kommunalverwaltungen begriffen werden. Verwaltungen sind dann effektiv, kreativ und innovativ, wenn sie sich nicht als statische und strukturell versteinerte Institutionen verstehen. Dieser Wandel ist in vollem Gange und wird vom Deutschen Städtetag strategisch begleitet. So hat

ein Verbändebündnis zum Thema Fachkräftemangel ein Positionspapier auf den Weg gebracht, das die aktuelle Situation des Fachkräftebedarfs in den Kommunen und kommunalen Unternehmen analysiert¹⁷. Darauf aufbauend bezeichnet es ein Bündel von Handlungsmöglichkeiten. Diese reichen von der Imageverbesserung der kommunalen Arbeitgeber über die Ausschöpfung finanzieller Anreize durch eine flexible Tarifgestaltung, der Nutzung der Chancen der Digitalisierung bis hin zu einer kontinuierlichen Wertschätzung und Stärkung des bestehenden und hinzukommenden Personals. Das Papier gibt Impulse, die eigene Attraktivität und die Stärken und Vorteile der Arbeitgeberin Kommune beim Werben um potenzielle Bewerberinnen und Bewerber noch deutlicher herauszustellen. Denn in der öffentlichen Wahrnehmung dominieren immer noch tradierte Vorstellungen über verstaubte, schwerfällige und streng bürokratische Amtsstuben. Diese Vorstellungen erschweren den Wettbewerb um gute Fachkräfte. Dabei ist vielen Menschen gar nicht bewusst, welche Aufgabenvielfalt, interessanten Tätigkeitsbereiche und verschiedenste Ausbildungsmöglichkeiten der öffentliche Dienst in den Kommunen zu bieten hat – und wie kreativ und agil viele Verwaltungen heute schon sind. Das bezieht sich nicht zuletzt durch den im letzten Jahr fünf deutlich gewachsenen Stellenwert auch auf das Tätigkeitsfeld Verkehr und Mobilität in den Städten.

Dazu kann auch gehören, den Beschäftigten umfassende Möglichkeiten zur Fort- und Weiterbildung aktiv anzubieten. Diese muss sich auch auf methodische und „fachfremde“ Bereiche erstrecken wie Kommunikation, Beteiligung, Projektsteuerung, Ökonomie, Finanzen etc. Zudem muss der Austausch zwischen Verwaltung und Forschung/Wissenschaft erleichtert oder überhaupt erst ermöglicht werden. Letzteres könnte z. B. nach dem Prinzip einer „gegenseitigen Hospitation“ erfolgen:

Beschäftigte bekommen die Möglichkeit, regelmäßig (z. B. alle 5 Jahre) für einen begrenzten Zeitraum (mehrere Wochen) an Hochschulen bzw. Forschungsreinrichtungen Einblicke in neue Entwicklungen in ihrem Arbeitsgebiet zu bekommen. Umgekehrt sollten Expertinnen und Experten aus der Wissenschaft (insbesondere solche ohne eigene Praxiserfahrung) die Gelegenheit bekommen, als „Praktikanten“ in einer Verwaltung selbst die Praxis kennenzulernen und daraus Erkenntnisse für praxisorientierte Forschung und Lehre zu gewinnen. Das sollte unabhängig vom eigenen Status erfolgen. „Gegenseitige Hospitation“ als Format der Personalentwicklung könnte aber auch zwischen Kommunen erfolgen, um eigene Arbeitsweisen bzw. Projekterfahrungen mit denen in anderen Städten auszutauschen. Dafür sind z. B. „Tandems“ aus zwei Mitarbeitenden verschiedener Kommunen mit ähnlichem Arbeitsgebiet geeignet. Das verbessert auch die Netzwerkbildung zwischen den Kommunen (s. unten). Das kann die „klassischen“ Themen der Personalentwicklung ergänzen, wie die Durchlässigkeit von Strukturen zu fördern, den (ggf. temporären) Wechsel zwischen Einheiten innerhalb der Verwaltung zu erleichtern und die Überalterung zu vermeiden.

Kommunale Netzwerke können zentrale Aufgaben für Wissensvermittlung und Innovationsförderung übernehmen. Hierzu gibt es bereits eine Reihe von Beispielen bzw. Ansätzen, die weiterentwickelt oder auch kopiert werden können u. a. über bzw. durch die kommunalen Spitzenverbände:

¹⁷ Deutscher Städtetag, Deutscher Landkreistag, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Verband kommunaler Unternehmen, Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (2021): Gemeinsames Papier zur Situation des Fachkräftemangels in den Kommunen Handlungsmöglichkeiten und -empfehlungen.

- So dienen die Fachkommissionen des Deutschen Städtetages (DST) nicht nur der fachlichen Unterstützung der politischen und beschließenden Gremien des Städtetages, sondern vor allem auch als Forum für den Austausch zwischen den Mitgliedern. Die Fachkommission „Verkehrsplanung“ ist mit Mitgliedern aus über 50 Städten die bei weitem größte Fachkommission des DST. Sie erfreut sich großer Wertschätzung und einer hohen Teilnahmekontinuität an den halbjährlichen Sitzungen. Diese werden auch dafür genutzt, frühzeitig über neue Themen und Herausforderungen zu diskutieren, die auf die Städte zukommen. Derartige kommunale Netzwerke existieren teilweise auch auf Länderebene, aber nicht flächendeckend. Dies gilt auch für die meisten kleineren und mittelgroßen Städte, die nicht Mitglied des Städtetages sind. Diese Netzwerke sind jedoch auf ihre Kompetenz in der Selbstorganisation angewiesen. Sie verfügen mit Ausnahme des Instruments der Arbeits- und Positionspapiere über keine Möglichkeit der fachpolitischen Einflussnahme. Diese muss über die Verbände, Fachverbände, Publikationen, Kommunikation mit politischen Entscheidern usw. laufen.
- Zusätzlich bestehen zu spezifischen Mobilitätsthemen Kooperations- und Austauschformate, etwa die Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen in den Bundesländern oder die Bundesarbeitsgemeinschaft (BAG) ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände. Schließlich gibt es gelegentlich auch temporäre informelle „Netzwerke“, über die sich interessierte Kommunen zu bestimmten aktuellen Themen austauschen (wie z. B. 2017/18 zu den neuen stationslosen Leihfahrradsystemen). Darüber hinaus bieten auch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) und die Agora Verkehrswende eine Plattform für fachpolitischen Austausch, Meinungsbildung und breitere Kommunikation.
- Auch Forschungsvorhaben können zur interkommunalen Vernetzung beitragen. So ist Anfang 2021 unter Federführung des Difu das BMBF-geförderte Forschungsprojekt „Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten (KoRa)“ begonnen worden, das direkt einen Teilaspekt der dieser Expertise zugrunde liegenden Fragestellung adressiert¹⁸. Für die Laufzeit dieses Projekts wird auch ein begleitendes Netzwerk aus ca. 20 Städten eingerichtet, das zur Erörterung und Verbreitung der Forschungsergebnisse dienen soll.
- Einen neuen Ansatz zur Vernetzung der kommunalen Akteure stellt das vom Bund initiierte und finanzierte „Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)“ (aktueller Träger: NOW GmbH) dar¹⁹. Diese Einrichtung hat zum Ziel, einen engen und ergebnisreichen Austausch zwischen den Kommunen zu ermöglichen, der über die Vermittlung von Fachwissen zu bestimmten Themen hinausgeht. NaKoMo versteht sich ausdrücklich auch als Austauschplattform und bietet dafür digitale Tools.
- Ebenso mit NaKoMo verbunden ist die im Aufbau befindliche Einrichtung der Datenbank „Mobilikon“, die den Zugriff auf Best-Practice-Beispiele erleichtern soll²⁰. Es gibt zwar zu vielen Einzelthemen (z. B. Radverkehr und Mobilitätsmanagement) bereits Sammlungen von guten Beispielen. Diese sind aber nicht immer gut zugänglich bzw. aufbereitet oder ausreichend aktuell. Aber auch hier muss noch abgewartet werden, ob der Ansatz

¹⁸ Deutsches Institut für Urbanistik: Radverkehrsförderung beschleunigen – Planungsprozesse optimieren. <https://difu.de/projekte/radverkehrsforderung-beschleunigen-planungsprozesse-optimieren> (letzter Abruf 26.02.2021)

¹⁹ Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität. www.nakomo.de/ (letzter Abruf 26.02.2021)

²⁰ Mobilikon. Das Nachschlagewerk rund um das Thema Mobilität vor Ort. <https://mobilikon.de/> (letzter Abruf 26.02.2021)

von „Mobikon“ dauerhaft tragfähig ist. Entscheidend dafür wird auch sein, wie gut und zügig passende Beispiele zu bestimmten Themen gefunden werden können, etwa über differenzierte Filterfunktionen (thematische wie strukturelle, z. B. zu Größenkategorien von Kommunen) und ob diese sich in der Praxis verbreiten können.

- Als Nachfolgeinstitution für die erfolgreiche „Fahrradakademie“ wird beim Bundesamt für Güterverkehr derzeit das „Mobilitätsforum Bund“ aufgebaut, das nicht nur die bestehenden Vernetzungs- und Fortbildungsangebote für den Radverkehr weiterführen soll, sondern auch andere Formen einer aktiven, nachhaltigen, inter- und multimodalen Mobilität einbeziehen wird²¹.
- Insbesondere für größere Städte kann auch der internationale Austausch zu Mobilitätsthemen hilfreich sein, auch wenn die Rahmenbedingungen in den jeweiligen Staaten teilweise andere sind. In Deutschland und Europa gibt es eine ganze Reihe von Netzwerken, die sich auch oder ausschließlich mit Mobilitätsthemen befassen (Connective Cities²², POLIS²³, CIVITAS²⁴, IMPACTS²⁵ u. a.).

Die Kommunen sind keine Inseln: Mobilitäts- und Verkehrswende geht nur im regionalen Kontext. Die Verkehrsprobleme in den Kommunen sind nur zu einem Teil „hausgemacht“. Ziel- und Quellverkehr bzw. Durchgangsverkehr verursachen einen großen Teil der Verkehrsleistung innerhalb kommunaler Grenzen und werden überproportional mit dem privaten Auto abgewickelt. Dies betrifft insbesondere die Klimaschutzthematik – vielerorts werden die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen auf dem Gebiet einer Kommune zum größeren Teil im Rahmen von Wegen erzeugt, die nicht innerhalb der kommunalen Grenzen stattfinden. Auch die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums ist hiervon maßgeblich betroffen. Die Kommunen wiederum haben nur bedingt Einfluss darauf, hier steuernd einzugreifen, geschweige denn auf die Ursachen zu reagieren (z. B. bei den Themenfeldern Raumordnung und regionale Siedlungsentwicklung). Hier müssen vorhandene Kooperationsformate (wie Zweck- oder Regionalverbände) gestärkt bzw. neue Strukturen geschaffen, aber auch rechtliche Rahmenbedingungen verändert und gestärkt werden (z. B. im Raumordnungsrecht).

Es geht auch ums Geld – die finanziellen Ressourcen müssen strategisch gezielt eingesetzt werden. Die Finanzierung der Mobilitäts- und Verkehrswende kann hier nur am Rande angesprochen werden. Grundsätzlich wird es in der 20. Legislatur des Deutschen Bundestages darum gehen, die Förderprogramme so nachzujustieren, dass die Kommunen für integrierte Programme mit mehreren Einzelprojekten nur noch einen Antrag stellen müssen und nicht mehr – wie bislang – viele Anträge für ein integriertes Transformationsprogramm. Das wird auch Pilotprojekte auch Experimentierräume betreffen. Der administrative Aufwand ist ansonsten für die Kommunen nicht mehr zu vertreten. Die Formel wird lauten müssen „Ein Antrag für viele Projekte“ und „Mehr () mit Weniger (Verwaltungsaufwand) erreichen“.

²¹ Mobilitätsforum Bund. www.bag.bund.de/DE/Themen/MobilitaetsforumBund/MobilitaetsforumBund_node.html (letzter Abruf 11.03.2022)

²² Connective Cities – Internationale Städte-Plattform für nachhaltige Entwicklung. www.connective-cities.net/ (letzter Abruf 04.02.2022)

²³ Polis. Cities and Regions for Transport Innovation. www.polisnetwork.eu/ (letzter Abruf 26.02.2021)

²⁴ Civitas. Sustainable and smart mobility for all. <https://civitas.eu/cities> (letzter Abruf 26.02.2021)

²⁵ Impacts. Sustainable Mobility and Transport for Livable Cities. <https://impacts.org/> (letzter Abruf 26.02.2021)

Dass zusätzlicher finanzieller Bedarf für die Kommunen besteht, ist allgemein bekannt und wird u. a. von den kommunalen Spitzenverbänden regelmäßig thematisiert. Wichtig: die Kommunen müssen bei der Mittelverwendung klare Schwerpunkte setzen, passend zur politischen Priorisierung von Handlungsfeldern und Maßnahmen (s. oben) unter Berücksichtigung von deren Wirksamkeit. Dabei müssen auch die Folgekosten berücksichtigt werden. Die Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende funktioniert nicht mit der Gießkanne, sondern muss in erster Linie auf Wirkungen in gesetzten Zeiträumen orientieren. Die Finanzierung muss als Zusatzleistung der notwendigen ausreichenden Finanzierung der Regelaufgaben im Verkehrsbereich verstanden werden.

Die Wirkungsorientierung gilt auch für den Einsatz von Fördermitteln: Nicht jedes Förderprogramm kann für die spezifischen Anforderungen einer Kommune bei einem Projekt wirklich geeignet sein. Oft ist der administrative Aufwand bei einem Förderprojekt höher als der reale Ertrag. Daher geht es darum, die Passgenauigkeit und den Wirkungsertrag der Fördermöglichkeit sorgfältig zu prüfen.

Das darf allerdings nicht den Blick darauf verstellen, dass Förderprogramme die Möglichkeit bieten, Innovationen zu erproben bzw. Experimentierräume einzurichten. Für solche Gelegenheiten sollte ein Budget für ggf. erforderliche Eigenmittel vorgehalten werden. Allerdings müssen auch finanziell schwache Kommunen die Möglichkeit haben, auf derartige Programme zuzugreifen. EU, Bund und Länder sind gefordert, die Zugangshürden für die Kommunen niedrig zu halten, die Förderung auf die spezifischen Bedürfnisse der Kommunen zuzuschneiden (Höhe der Eigenmittel, Förderung von Personalkosten etc.) und die Antragsverfahren so einfach und transparent wie möglich zu gestalten. Bei einzelnen Förderprogrammen gibt es bei den zuständigen Bundesbehörden bereits sogenannte „Lotsenstellen“, die den antragstellenden Kommunen unterstützend zur Seite stehen (z. B. für den „Fonds Nachhaltige Mobilität“ beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI))²⁶. Ggf. könnte das o. g. Netzwerk „NaKoMo“ hierfür eine koordinierende und bündelnde Rolle spielen.

²⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Lotsenstelle Fonds nachhaltige Mobilität. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/lotsenstelle-fonds-nachhaltige-mobilitaet.html (letzter Abruf 26.02.2021)

4.3 Stadtgesellschaftlicher Diskurs und Beteiligungsformate

Die Erfolgsaussichten, die Mobilitäts- und Verkehrswende vor Ort in den Kommunen nachhaltig und dauerhaft zu implementieren, hängen entscheidend davon ab, wie es gelingt, dafür eine breite gesellschaftliche Akzeptanz zu erzeugen. Dies ist umso herausfordernder, da die für den Wandel erforderlichen Maßnahmen in hohem Maße auch das individuelle Verhalten adressieren müssen. Denn allein technologische Maßnahmen, etwa am Kraftfahrzeug, werden die CO₂-Emissionen nicht hinreichend reduzieren. Zudem können diese Maßnahmen wesentliche Themen wie Verkehrssicherheit oder Lebensqualität von Wohnumfeldern und im öffentlichen Raum kaum oder gar nicht positiv beeinflussen.

Daher muss die Mobilitäts- und Verkehrswende durch einen Diskurs begleitet werden, der alle unterschiedlichen Lebenssituationen offen und wertschätzend adressiert. Der Mehrwert der angestrebten Veränderungen muss für möglichst viele Menschen sichtbar werden, nicht nur für diejenigen, die ohnehin schon überzeugt sind, und das ist im Regelfall nicht die Mehrheit der Gesellschaft. Dazu bedarf es eines auf die jeweilige Kommune zugeschnittenen positiven Zukunftsbilds als begleitendes Narrativ. Denn die Mobilitäts- und Verkehrswende ist auch und in ihrer Umsetzung in erster Linie ein soziales Thema. Das Narrativ muss die große Chance anschaulich machen, die ein solcher Wandel für die Lebensqualität aller mit sich bringen kann. Die Menschen müssen sich in ihrem Lebensalltag dort wiederfinden – es muss gut veranschaulicht werden, wie sich als bequem geschätzte oder als unabdingbar angesehene Lebenswelten aus dem Status Quo heraus in einer überschaubaren Zeit gleichermaßen positiv für die persönlichen Lebensumstände wie klimaverträglich wandeln können. Dieses Zukunftsbild muss auch Antworten für diejenigen bieten, für die eine Mobilitäts- und Verkehrswende Härten und Einschränkungen mit sich bringt und für die das Umsteigen auf Alternativen zum MIV aufgrund ihrer spezifischen Lebenssituationen besonders schwierig ist.

Aktuell wird eine solche positive Vision häufig mit dem Bild einer „autofreien Innenstadt“ verknüpft bzw. manchmal auch gleichgesetzt. Da die zentralen Bereiche der Städte und Gemeinden in der Regel im Zentrum der medialen und politischen Aufmerksamkeit stehen (vgl. Kap. 4.1) und (fast) jeder Mensch zumindest gelegentlich diese Bereiche besucht, kann dies ein wichtiger Teil des Bildes sein – das Bild darf aber nicht auf diesen Aspekt reduziert werden, zumal nicht suggeriert werden darf, dass nur in den Innenstädten ein Wandel der Mobilität stattfinden muss. Ein solches Narrativ muss die unterschiedlichen Lebenssituationen der Menschen widerspiegeln und lokale Identitäten aufgreifen. Insofern kann auch das Quartier als alltägliches Lebensumfeld ein guter Maßstab für die Entwicklung von Zukunftsbildern sein.

Grundsätzlich sollte ein solcher Diskurs nicht polarisierend wirken und keine Unterteilung in „gut“ und „böse“ vornehmen²⁷. Die Mobilitäts- und Verkehrswende kann zwar durchaus einen moralischen Kompass gebrauchen – sie benötigt aber definitiv keinen moralischen Zeigefinger. Gleichzeitig dürfen aber Konflikte nicht ausgeblendet und Entscheidungen nicht verhindert bzw. unnötig verzögert werden. Verwaltung und Politik müssen immer deutlich machen, dass sie transparent abwägen, wie den stadtpolitischen Zielen am besten entsprochen werden kann. Der Anschein von „Klientelpolitik“ muss vermieden werden. Für

²⁷ Vgl. hierzu auch: Burkhard Horn: Schwarz, weiß, grau – welche Farbe hat die Verkehrswende? <https://burkhardhorn.de/blog/2019/09/20/schwarz-weiss-grau-welche-farbe-hat-die-verkehrswende/> (letzter Abruf 26.02.2021)

eine breite Akzeptanz der erforderlichen Maßnahmen ist Glaubwürdigkeit gefordert, insbesondere von Verwaltungsspitze und Politik.

So wichtig Beteiligung ist – sie ist kein Selbstzweck. Deshalb braucht es neben der bereits erwähnten Transparenz auch ein Erwartungsmanagement, über das klar kommuniziert wird, was Beteiligung leisten kann und was nicht. Die Verwaltung muss ausdrücklich ein Eigeninteresse daran haben, von den Anregungen aus einem Beteiligungsprozess zu profitieren. Dabei sollte sie in der inhaltlichen Argumentation nicht auf einem Kompetenzvorsprung der Verwaltung beharren, das kann der Akzeptanz schaden. Auch eine Kooperation mit zivilgesellschaftlichen „bottom-up“-Initiativen in Beteiligungsprozessen ist ausdrücklich wünschenswert, zum einen um zivilgesellschaftliches Engagement zu fördern und zu ermuntern, aber auch um diese Initiativen aus einer eventuellen „Blase“ herauszuholen. Aufgabe von Politik und Verwaltung in diesem Zusammenhang ist es, gute und im Sinne der stadtpolitischen Ziele hilfreiche Ideen in reales Handeln zu „übersetzen“ und dabei auch für breitere Kreise der Zivilgesellschaft akzeptabel zu machen. Das ist nicht zu verwechseln mit dem bloßen Übernehmen solcher Vorschläge.

Unterschiedliche Planungsprozesse bzw. Projekte erfordern unterschiedliche Beteiligungsformate, vom Stakeholderbeirat über Online-Dialoge bis zur klassischen Bürgerversammlung. Projektbezogene Akteursanalysen im Vorfeld der Prozesse können helfen, die geeigneten Formate zu finden, um alle wichtigen Beteiligten einzubinden. Bei Stakeholderverfahren ist Transparenz bei der Auswahl der Beteiligten notwendig – dies darf aber nicht zu Beliebigkeit bei der Zusammenstellung eines Gremiums führen, um es allen recht zu machen. Es geht darum, Arbeitsfähigkeit gewährleisten und einen größtmöglichen Nutzen für inhaltliche Qualität und Akzeptanz für den Planungsprozess oder das Projekt zu generieren. Die Federführung bei der Auswahl der Mitglieder für einen Stakeholderdialog muss deshalb bei der Verwaltung liegen. Offenheit für Änderungs- bzw. Ergänzungsvorschläge ist dabei selbstverständlich. Einen neuen Ansatz verfolgt u. a. die Landeshauptstadt Dresden, die als begleitendes Gremium zur Erarbeitung des neuen „Dresdner Mobilitätsplans 2035+“ den „Dresdner Mobilitätsdialog“ installiert hat, in dem neben „klassischen“ Stakeholdern und der Politik auch 25 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger vertreten sind. Diese sollen die Interessen und Meinungen der Stadtgesellschaft breiter berücksichtigen helfen²⁸.

Stakeholderdialoge können unter Umständen auch von der Wissenschaft initiiert werden, was für bestimmte kontroverse Themen hilfreich sein kann. So organisiert die aus der Humboldt-Universität Berlin und der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) hervorgegangene HUMBOLDT-VIADRINA-Governance-Plattform seit mehreren Jahren sogenannte „Trialoge“, bei denen Stakeholder aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft, organisierter Zivilgesellschaft und Wissenschaft in den Austausch zu spezifischen Themen treten, auch zum Thema Mobilität²⁹. Eine erweiterte Form solcher Formate können „kommunale Entwicklungsbeiräte“ sein, die noch stärker die Zivilgesellschaft einbeziehen (wie u. a. von Gesine Schwan vorgeschlagen³⁰). Auch die an Dynamik gewinnende Diskussion um „Bürgerräte“ gehört in diesen Kontext.

²⁸ Landeshauptstadt Dresden: Dresdner Mobilitätsplan 2035+. www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplanung/mobilitaetsplan-2035plus.php?pk_campaign=Shortcut&pk_kwd=mobiplan (letzter Abruf 04.11.2021)

²⁹ Trialog: „Nachhaltig unterwegs – Mobilität jetzt attraktiv gestalten“. www.governance-platform.org/trialoge/?cn-reloaded=1, <https://www.wpn2030.de/trialog-mobilitaet/> (letzter Abruf 26.02.2021)

³⁰ Gesine Schwan: Bürger und Bürgerinnen, gestaltet euer Land! In: Der Tagesspiegel, 24.01.2021.

Die Medien spielen beim gesellschaftlichen Diskurs zur Mobilitäts- und Verkehrswende eine zentrale Rolle. Das gilt auch für die kommunale Ebene. Allerdings hat sich gerade dort die Medienlandschaft stark verändert. Die früher so wichtigen Lokalzeitungen haben in der Breite stark an Stellenwert verloren. Meinungsbildung aber auch das Entwickeln und Verfestigen von Vorurteilen läuft vorwiegend über Social Media, bei Printmedien allenfalls noch über die kostenlosen Anzeigenblätter. Verwaltungen müssen sich deshalb in diesem Themenfeld breiter aufstellen, insbesondere hinsichtlich der kommunikativen wie digitalen Kompetenz zu Social Media. Die begleitende Kommunikation muss bei jedem Projekt von Beginn an mitgedacht werden.

4.4 Zusammenarbeit von Kommunalverwaltung/-politik und Wissenschaft

Zahlreiche der o. g. konkreten Empfehlungen betreffen auch direkt das Verhältnis zwischen den Kommunen und der Wissenschaft beim Umgang mit Innovation und Experimentierräumen. Das betrifft insbesondere die „Governance“-Themen“. Daneben bedarf es aber auch einer grundsätzlichen Klärung des Verhältnisses zwischen Wissenschaft und verantwortlichen kommunalen Akteuren in Politik, insbesondere aber in der Verwaltung. Die Kommune kann deutlich davon profitieren, wenn sie sich einer stärkeren Kooperation mit Wissenschaft und Forschung öffnet. Dies ist nicht nur abstrakt der Fall bei der Verwendung theoretischer Erkenntnisse aus der Wissenschaft, sondern auch bei der Erprobung von möglicher Innovation durch Experimente in der Praxis. Damit das funktioniert, bedarf es eines gemeinsamen Verständnisses der Herangehensweise auf Basis klarer Festlegungen.

Die Beteiligten müssen einander ernst nehmen. Allzu oft begreifen sich die Mitarbeitenden in der Verwaltung vor Ort eher als „Praktiker, die wissen, was geht und was nicht“ und betrachten die Seite der Wissenschaft als theoretisierend, abgehoben und realitätsfern. Die Wissenschaft wiederum interessiert sich nicht immer für die konkreten Rahmenbedingungen des Handelns von Verwaltung und scheut wegen des Mehraufwands ihrerseits die Mühen, ihre Erkenntnisse noch stärker in die Praxis zu tragen, wenn das Forschungsdesign das nicht unbedingt vorgibt. Das verhindert, sich wechselseitig näher mit den Potenzialen einer stärkeren Kooperation zwischen Kommune und Wissenschaft auseinanderzusetzen und verhindert „Win-win-Situationen“ des gemeinsamen Wirkens. Unter solchen Vorzeichen scheidert noch zu häufig eine produktive Kooperation zwischen beiden Seiten.

Deshalb bedarf es zunächst eines Diskurses auf Augenhöhe und auf Basis gegenseitiger Wertschätzung und Anerkennung der jeweiligen Rollen und Kompetenzen. Dabei lässt sich eines nicht ändern: Die Verwaltung hat immer die Rolle, unterschiedliche Interessen unter dem Primat des Gemeinwohls und der übergeordneten stadtpolitischen Ziele abzuwägen und ggf. notwendige Entscheidungen zu treffen bzw. für die Politik vorzubereiten. Dieses Grundprinzip sollte von Wissenschaft und Forschung nicht in Frage gestellt werden. Dazu kommt, dass es ein politisches und administratives Mandat für alles gibt, was im öffentlichen Raum stattfindet. Das bedeutet jedoch, dass es durchaus größere Spielräume für Experimentierräume geben könnte als bisher in der Regel praktiziert und dass bestehende Experimentierklauseln im Rechtsrahmen ggf. weiter ausgelegt werden könnten. Die abschließende rechtliche Würdigung und Entscheidung verbleibt aber bei der Verwaltung, ggf.

abgesichert durch eine Positionierung der jeweiligen Aufsichtsbehörde und zusätzlich noch durch die Rechtsprechung überprüfbar.

Dies vorausgesetzt gibt es über die Ausführungen in den vorangegangenen Kapiteln hinaus eine Reihe wichtiger Aspekte, die die Kooperation zwischen Kommunen und Wissenschaft deutlich verbessern und die Nutzung des Instruments der Experimentierräume erleichtern können:

- In vielen Kommunen gibt es dauerhafte, teils institutionalisierte, teils informelle, Formate zur Diskussion von Themen im Bereich Mobilität und Verkehr, die z. T. auch auf die Einbindung relevanter Stakeholder und zur Entscheidungsvorbereitung zielen (als „Mobilitätsbeirat“ o. ä.). Hier ist die Einbeziehung der Wissenschaft teilweise recht weitgehend (z. B. beim Mobilitätsbeirat der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende³¹), kann aber in vielen anderen Städten noch deutlich gestärkt werden. Selbst ausschließlich Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern besetzte Gremien können auf kommunaler Ebene sinnvoll sein. Dies betrifft vor allem große Städte; so gab es für die Erarbeitung des Stadtentwicklungsplans Verkehr in Berlin zeitweise einen wissenschaftlichen Beirat. Dieser ergänzte das parallel eingerichtete Gremium der Stakeholder. Solche dauerhaft eingerichteten Beiräte o. ä. gibt es für spezifische Themenfelder im Bereich Mobilität und Verkehr (z. B. Radverkehr), häufig ebenfalls unter Einbeziehung der Wissenschaft.
- Auch temporäre anlass- bzw. projektbezogene Beratungsgremien, z. B. im Umfeld kontroverser Maßnahmen oder auch von Verkehrsversuchen, können einen wertvollen Beitrag für die Umsetzung nachhaltiger Mobilitäts- und Verkehrspolitik leisten. Gerade hier kann es ausgesprochen hilfreich sein, nicht nur Stakeholder einzubeziehen, sondern auch die Wissenschaft. Das hilft, die Diskussion über den reinen Austausch von interessengeleiteten Positionen hinaus weiterzubringen. So hat z. B. die Stadt Aachen Anfang 2021 einen Dialogprozess für eine zukunftsorientierte Gestaltung und Steuerung neuer Mobilitätsangebote mit dem Schwerpunkt Sharing- und Mikromobilität gestartet. Das schließt die Mitwirkung fachlicher Expertise von der RWTH Aachen und einer neutralen Moderation mit fachlichem Hintergrund ein. So etwas erfolgt aber bislang nur selten, wie überhaupt solche Ad-hoc-Gremien häufiger zum Einsatz kommen sollten. Das erfordert allerdings auch entsprechende Ressourcen zur Organisation solcher Gremien.
- Vergleichsweise häufig übernimmt die Wissenschaft Aufgaben im Rahmen von „klassischer“ Begleitforschung zu bestimmten Projekten auf kommunaler Ebene. Sie hat dann keine aktive Rolle bei der Gestaltung der Maßnahmen, liefert aber die Grundlage für eine neutrale und fachgerechte Evaluierung. Dies kann auch übergreifend für verschiedene Vorhaben erfolgen, um projektbezogen zum Erfahrungsaustausch beizutragen. Das fördert das Lernen miteinander, komplementäre Lösungen und zukünftige Zusammenarbeit. Es erleichtert auch, die Erkenntnisse so aufzubereiten, dass sie für andere Akteure aus Verkehrsplanung und -politik nutzbar sind. Das ist etwa beim BMBF-geförderten Projekt „Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo)³²“ der Fall.

³¹ Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende: Kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung Mobilitätsbeirat. www.hamburg.de/bvm/mobilitaetsbeirat/ (letzter Abruf 26.02.2021)

³² Bundesministerium für Bildung und Forschung: Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo). www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/begleitforschung/ (letzter Abruf 26.02.2021)

- Kommunen und Wissenschaft sollten die Kooperation bei der Fort- und Weiterbildung der Beschäftigten deutlich ausweiten (vgl. Kap. 4.2, z. B. im Sinne der dort beschriebenen „gegenseitigen Hospitation“).
- Bei der konzeptionellen Entwicklung von Experimentierräumen sollten Wissenschaft und Verwaltung von Beginn an eng kooperieren. So sollte das Konzept noch nicht „fertig“ sein, wenn eine wissenschaftliche Institution einer Kommune ein solches Projekt vorschlägt. Fachliche Vorschläge, Hinweise und auch Bedenken seitens der Verwaltung sind unbedingt ernst zu nehmen. Die Verwaltung sollte auch nicht über ggf. bestehende Kontakte zur politischen Schiene umgangen werden. Umgekehrt bedarf es der schon mehrfach erwähnten Offenheit seitens der Verwaltung, wenn die Wissenschaft der Kommune einen Vorschlag für einen Experimentierraum o. ä. macht. Das durch einen solchen gemeinsamen Entwicklungsprozess entstehende gegenseitige Vertrauen kann auch dazu beitragen, dass interne und nach außen gerichtete Diskussionen zur Deutungshoheitsdiskussionen, z. B. zur voreiligen Interpretation einer unzureichenden Datenlage, vermieden werden. Es ist auch denkbar, dass das Steuerungsgremium für einen Experimentierraum Verwaltung und Wissenschaft gemeinsam geleitet wird. Das setzt Einverständnis voraus über die beschriebene abschließende Verantwortung der Verwaltung für Entscheidungen, die das Gemeinwohl und den öffentlichen Raum betreffen. In Abhängigkeit von der Art des Projekts und der Aufgabenverteilung können auch schriftliche Kooperationsvereinbarungen hilfreich sein, um gemeinsam effizient arbeiten und Konflikte vermeiden zu können.
- Last but not least: Die eingangs beschriebene allgemeine „Willkommenskultur“ muss sich gerade auch auf das Thema Experimentierräume beziehen. Kommunen sollten sich dazu ermutigt fühlen, die Wissenschaft einzuladen, die öffentliche Hand bei dem herausfordernden Prozess der Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende vor Ort durch das Format der Experimentierräume zu unterstützen. Dies kann z. B. vor allem in größeren Kommunen durch spezielle Organisationseinheiten für Verkehrsforschung/-innovationen o. ä. bzw. direkte und gut erreichbare Ansprechpartnerinnen und -partner erreicht werden. Das kann zu der o. g. „One-Stop-Agency“ für die Kontaktaufnahme führen. Dabei sollte allerdings dafür Sorge getragen werden, dass nicht in verschiedenen Dezernaten o. ä. (z. B. Wirtschaft und Verkehr) Parallelstrukturen aufgebaut werden, die dieselben Aufgaben adressieren.

4.5 Exkurs: Wesentliche inhaltliche Elemente zukunftsfähiger kommunaler Mobilitäts- und Verkehrspolitik

Neben einem günstigen politischen Umfeld braucht die Mobilitäts- und Verkehrswende in den Kommunen auch einen stringenten fachlich-strategischen Rahmen. Dazu gehören u. a. folgende Aspekte:

- Die einzelnen Maßnahmen müssen sich in ein konsistentes strategisches Gesamtkonzept (Verkehrsentwicklungsplan (VEP), Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) o. ä.) einordnen. Dieses soll ambitionierte, aber dennoch realistische Ziele haben, deren Erreichen regelmäßig mit belastbaren Indikatoren evaluiert wird. Dabei ist die Verknüpfung mit anderen strategischen Rahmenplanungen sicherzustellen, vom Klimaschutz bis zur Stadtentwicklung. Zu derartigen strategischen Mobilitätskonzepten gibt es mittlerweile eine Vielzahl guter Beispiele, auch für unterschiedliche Stadtgrößen³³.
- Es muss ein breites Spektrum von Handlungsfeldern abgedeckt werden, („push und pull“) – Mobilitäts- und Verkehrswende ist weit mehr als Infrastrukturpolitik. Einzubeziehen sind u. a. folgende Aspekte:
 - Integrative Betrachtung/Planung von Siedlungsentwicklung/Raumordnung und Mobilität/Verkehr;
 - Multimodalität stärken, um vielfältige Alternativen zum privaten PKW zu schaffen;
 - Fuß- und Radverkehr sind wichtig, aber ohne den öffentlichen Verkehr kann der Umweltverbund nicht funktionieren;
 - Besondere Aufmerksamkeit für den öffentlichen Raum, wo der Wandel sichtbar wird;
 - Stadtverträglicher und effizienter Wirtschaftsverkehr sind unverzichtbar für das Funktionieren der Städte;
 - „Push“ und „pull“ – neben Anreizen darf die Regulierung nicht vergessen werden (vom Parkraum- bis zum Geschwindigkeitskonzept);
 - Chancen der Digitalisierung nutzen;
 - Neue Mobilitätsangebote (Sharing, Mikromobilität u. a.) gezielt fördern.
- Konzepte und Maßnahmen können sich an Best-Practice-Beispielen andernorts orientieren (vgl. Kap. 4.2). Das darf aber nicht bloßes „copy and paste“ sein – es bedarf immer spezifischer lokal angepasster Ansätze.

³³ Vgl. u. a. Civitas SUMP-UP projects: Reports and publications. <https://sumps-up.eu/publications-and-reports/> (letzter Abruf 26.02.2021)

5. Aus der kommunalen Praxis: Fallbeispiele für Experimentierräume im Kontext der Mobilitäts- und Verkehrswende

Experimentierräume auf der kommunalen Ebene sind nicht nur Theorie. Die nachfolgenden Beispiele reichen vom EU-Forschungsprojekt mit umfassendem konzeptionellem Hintergrund und breiter wissenschaftlicher Evaluierung (München) über kommunal initiierte temporäre Versuche zur Umgestaltung von Straßenräumen als Vorläufer für permanente Umgestaltungen (Aachen, Potsdam) bis zur zivilgesellschaftlich initiierten experimentellen Umnutzung eines öffentlichen Raums in enger Kooperation mit der Kommune (Kassel).

5.1 Praxisbeispiel – München EU-Projekt CIVITAS ECCENTRIC – Reallabor auf Quartiersebene in München

Mit dem EU-Projekt CIVITAS ECCENTRIC (09/2016 – 11/2020) führte München eines der Leuchtturmprojekte zum Thema Mobilität in Europa durch. Gemeinsam mit den Städten Madrid (Spanien), Stockholm (Schweden), Turku (Finnland) und Ruse (Bulgarien) setzte die Landeshauptstadt München dabei innovative und umweltfreundliche Lösungen für städtische Mobilität um. In München lag der räumliche Fokus auf dem schnell wachsenden Münchner Norden im Allgemeinen und dem Quartier Domagkpark – Parkstadt Schwabing im Speziellen.

CIVITAS ECCENTRIC versteht sich als Modellprojekt und Vorbild für eine innovative und integrierte Stadt- und Verkehrsplanung in anderen Münchner Neubaugebieten, etwa den Prinz-Eugen-Park, die Bayernkaserne, Freiham oder auch den Münchner Nordosten.

Ziel von CIVITAS ECCENTRIC war es ein umfassendes, zukunftsorientiertes und flexibles Mobilitätsangebot für die Bewohner*innen und für die Erwerbstätigen anzubieten. Durch die zahlreichen, sich ergänzenden Angebote werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass etwa auf ein privates Auto verzichtet werden kann. Das reduziert den Parkdruck in den Wohnvierteln, das Verkehrsaufkommen in der Stadt und es verbessert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Insgesamt wurden 12 Maßnahmen in den Bereichen Car-Sharing, Bike-Sharing, Elektromobilität, Multimodalität, Mobilitätsmanagement, City-Logistik, Verkehrssicherheit und deren Integration in die Stadt- und Verkehrsplanung erprobt und evaluiert. Bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen wurden partizipative und inklusive Ansätze berücksichtigt sowie der Austausch innerhalb der Quartiersbewohnerschaft gefördert.

In CIVITAS ECCENTRIC wurden die Maßnahmen nicht isoliert entwickelt, sondern bildeten ein gemeinsam durchdachtes, auf die jeweilige Stadt zugeschnittenes Gesamtkonzept. Ein dabei wirksames Instrument zur Umsetzung sind sogenannte Reallabore: Projektgebiete, in denen verkehrspolitische Konzepte getestet und im Anschluss evaluiert werden. Der Domagkpark und die Parkstadt Schwabing waren somit ein „Living Lab“, sie wurden zu Testfeldern für nachhaltige Mobilität.

Die Technische Universität München (TUM), Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, wurde als Evaluationspartner für die wissenschaftliche Begleitung von CIVITAS ECCENTRIC beauftragt. Der TUM fiel dabei die Rolle zu, die Evaluation des Projekts zu leiten und übergreifend „lessons learnt“ und Policy-Empfehlungen zu erstellen. Zudem war die

TUM für die lokale Evaluation der Maßnahmen in München verantwortlich. Auf lokaler Ebene der vier anderen Projektpartnerstädte unterstützen Forscher aus weiteren führenden Forschungsinstitutionen die Evaluation.

Zentrales Untersuchungsziel war es, in Erfahrung zu bringen, wie die 12 erprobten Maßnahmen in CIVITAS ECCENTRIC München von den Bewohnerinnen und Bewohnern wahrgenommen und beurteilt werden und welche Wirkungen von ihnen auf das Mobilitätsverhalten ausgehen. Über die gesamte Projektdauer fanden in Kooperation zwischen der Münchner Projektleitung (Kreisverwaltungsreferat) und der TUM unterschiedliche Evaluationen mittels quantitativer und qualitativer Erhebungsmethoden statt. Der enge Austausch zwischen den Projektverantwortlichen der Landeshauptstadt München und dem Evaluationsteam der TUM war ein entscheidender Erfolgsfaktor für das Gelingen der Evaluation. Durch Zugriff auf Daten des Einwohnermelderegisters, den Kontakten der Landeshauptstadt zu den Stakeholdern im Projekt zur Durchführung von Workshops und Fokusgruppeninterviews oder auch dem Versenden der Haushaltsbefragung im offiziellen Look der Landeshauptstadt München war es erst möglich, Daten für die Evaluation zu generieren.

© Landeshauptstadt München



Die Bilanz von CIVITAS ECCENTRIC fällt ausgesprochen positiv aus. Das Pilotprojekt liefert wichtige Erkenntnisse für die künftigen Herausforderungen in der Stadt- und Mobilitätsplanung, insbesondere in Neubauvierteln.

Aufgrund des Innovations- und Erprobungscharakters von CIVITAS ECCENTRIC ging die bewusste Akzeptanz des Scheiterns im Sinne der nicht erfolgreichen Umsetzung einzelner Mobilitätsmaßnahmen einher. Die Lerneffekte aus unvollendeten, verzögerten oder nur teilweise implementierten Maßnahmen haben jedoch enorme Bedeutung für die künftige Planung und Umsetzung ähnlich konzipierter Projekte. Hierbei zeigte sich der große Vorteil der Umsetzung auf Reallaborebene. Die Wirkungseffekte konnten zunächst im kleinen Testrahmen wissenschaftlich evaluiert werden, bevor eine Auswahl für eine stadtweite Skalierung oder Replizierung auf andere Städte in Betracht gezogen wurde.

Auf Ebene der Metaperspektive hat die Fokussierung auf Stadtviertel in Stadtrandlagen zur Förderung nachhaltiger Mobilität wertvollen Pioniercharakter. Der Blick auf diese bislang kaum betrachteten städtischen Räume ist von hoher Relevanz für die Zukunft, da europaweit der Trend zur Urbanisierung voranschreitet, Großstädte wie München weiter in ihren Außenbereichen wachsen und die damit einhergehenden negativen verkehrlichen Auswirkungen zunehmen.

Eine zentrale Erkenntnis für den Erfolg des Projekts war die gute und enge Zusammenarbeit von lokalen Projektpartnern und Stakeholdern während der gesamten Projektlaufzeit. Nur der enge Austausch mit Blick auf die gemeinsamen Ziele, eine kontinuierliche transparente Kommunikation und die Schaffung einer Vertrauensbasis lies potenzielle Probleme frühzeitig vermeiden und auftretende Schwierigkeiten überwinden.

Es hat sich zudem gezeigt, dass ein mutiges Vorgehen im Sinne des Ausprobierens von Dingen, neue Wege zu gehen und Innovationen im kleinen Testrahmen direkt auf die Straße zu bringen durch Umgehen der sonst langen Abstimmungsprozesse mit Politik und Verwaltung einen sehr schnellen Erkenntnisgewinn erreichen lässt.

Wesentliche Ergebnisse und Erkenntnisse aus vielen Projektmaßnahmen fanden bereits Eingang in gesamtstädtische Strategien und Konzepte, wie beispielsweise im Bereich Mobilitätsmanagement, der Verkehrssicherheit, sowie der Entwicklung und Umsetzung einer stadtweiten Shared Mobility Strategie.

5.2 Praxisbeispiel – Aachen

Reallabor Theaterplatz: Interventionen zur Neugestaltung eines zentralen urbanen Raumes

Der Aachener Theaterplatz ist als zentraler innerstädtischer Platz Anfangs- und Endpunkt des Boulevards Theaterstraße. Zum angrenzenden Grabenring (hier Kapuzinergraben) gibt er dem Theater seinen öffentlichen Auftritt. Hier bewegen sich zahlreiche Fußgänger*innen, die den Theaterplatz auf Ihren Wegen von und zu den umgebenden Einkaufs-, Arbeits-, Freizeit- und auch Wohnstätten stark beleben.

Das Theater wird aber auch – Folge der autogerechten Stadtgestaltung – von allen Seiten von motorisiertem Verkehr umgeben. Während auf der Frontseite durch verkehrsplanerische Eingriffe der MIV-Durchgangsverkehr in den vergangenen Jahrzehnten zurückgedrängt wurde waren beide Längsseiten des Theaters im Einrichtungsverkehr von diesen Verkehren umgeben. Der umgebende Straßenraum (sowohl Fahrbahn als auch Parkierungsflächen) ist einseitig auf den KFZ-Verkehr ausgerichtet; Bus- und Radverkehr werden im Mischverkehr geführt. Der o.g. Grabenring soll allerdings als Bestandteil eines Radvorrangroutenkonzeptes zum innerstädtischen Radverteiler umgestaltet werden.

Die städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Anpassung dieses Raumes war Gegenstand eines langjährigen politischen Diskurses, der jedoch ohne konkrete inhaltliche Ziel- und Realisierungsperspektive geführt wurde. Ein Reallabor mit temporären Interventionen sollte die Veränderungsmöglichkeiten „offenbaren“ und einen zielgerichteten Planungsprozess eröffnen, der verkehrlich eine weitgehende Umverteilung der Verkehrsflächen hin zu einer klimafreundlichen Mobilität ermöglichen soll.

© Reallabor Theaterplatz: Foto Jens Stachowitz





© Planbar Aachen: Foto Jule Philippen

Das Reallabor Theaterplatz wurde als Modellprojekt von Baukultur Nordrhein-Westfalen begleitet und in der Broschüre „Phase 0“ dokumentiert. Ziel war die Bildung eines Dialograumes, in dem Verwaltung, Stakeholder*innen und Akteur*innen der Stadtgesellschaft sich vor dem eigentlichen Planungsbeginn gemeinsam über die räumliche Entwicklung austauschen können.

Der experimentelle Charakter des Projektes wurde durch die Interaktion der Akteur*innen und die Vielfalt der gewählten Formate (verkehrlich-räumliche Interventionen, Tanz, Lichtkunst, ...) befördert, die jeweils unterschiedliche Räume am Theaterplatz in den Fokus nahmen und deren Stärken und Schwächen in den Blick rückte. So konnten direkte Verbesserungen vor Ort umgesetzt und gleichzeitig Erkenntnisse für die zukünftige Gestaltung gewonnen werden.

Ausgelöst durch die zunehmende Debatte um die Mobilitätswende und eingebettet in die Aktivitäten der städtischen Verkehrsplanung (VEP; ExWoSt-Vorhaben zu aktiven Quartieren) wurde ein erstes Reallabor während der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) 2019 durchgeführt. Zentrales Element war die Sperrung der nördlichen Theaterplatzumfahrt für den Autoverkehr. Diese war in diesem Zeitraum für den Bus- und Radverkehr geöffnet und stand ansonsten für Aufenthaltszwecke und Veranstaltungen (auch von zahlreichen Initiativen) zur Verfügung. Der verbleibende Verkehr wurde auf der südlichen Umfahrtseite geführt.

Neue Aufenthaltsmöglichkeiten wurden durch einfache temporäre Einbauten gestaltet und von vielen Bürger*innen wie auch von der angrenzenden Gastronomie genutzt. Gleichzeitig wurde durch die Verwaltung ein angrenzendes Ladenlokal – zunächst kurzzeitig befristet – angemietet und – kommuniziert als „Planbar“ – ein zweimonatiger Austausch zu den für den Grabenring beabsichtigten radverkehrlichen Umgestaltungsthemen angeboten.

Die positive Aufmerksamkeit hat die Politik dazu bewogen, eine dauerhafte Versuchsphase ab März 2020 einzurichten. Dazu wurden in der nördlichen Umfahrt die Theatergärten gestaltet und ein neuer Aufenthaltsbereich durch temporäre Begrünung, Außengastronomie und konsumfreie Sitzgelegenheiten geschaffen. Wesentliche Gestaltungselemente sind Hochbeete, Hochbeet-Sitzkombinationen und Holzrahmen sowie raumbegrenzende Bambuskübel.

Die Planbar wurde darüber hinaus längerfristig angemietet und als Anlaufstelle für die Bürger*innen gesichert. Seitdem finden dort Veranstaltungen und Ausstellungen zu den Themen Mobilitätswende, Reallabor und weiteren Themen statt. Ein dauerhafter Austauschort zum Gestaltungsprozess am Theaterplatz ist etabliert.

In einer weiteren Phase wurde das Reallabor im Rahmen der EMW 2020 auch auf die südliche Theaterplatzumfahrt ausgeweitet und der durchfahrende Autoverkehr damit komplett unterbunden. Eine noch weitergehende geänderte Verkehrsführung wurde erprobt und die Aufenthalts- und Bewegungsflächen für den Rad- und Fußverkehr erweitert. Busverkehr, Anlieger- und Lieferverkehre waren weiterhin möglich. Zur Evaluation der geänderten Verkehrsströme wurde ein Instrumentarium etabliert, das eine Bewertung der Verlagerung auf andere Straßenräume ermöglichte.

Der zusätzlich gewonnene Raum wurde durch weitere Einbauten wie die Theatergarten im Bereich der südlichen Umfahrt, eine temporäre Mobilstation mit integrierter Bushaltestelle sowie einen begrünten Inselparcours im Bereich der Theaterstraße gestaltet. Eine partizipative Lichtinstallation an der Theaterrückseite sowie ein umfangreiches Informationsangebot und Kulturprogramm rundeten die einwöchige Intervention ab. Bereits ab Ende August wurde an mehreren Tagen durch eine Tanzperformance in Kooperation mit Baukultur Nordrhein-Westfalen auf versteckte Nischen und Seitenräume rund um das Theater aufmerksam gemacht und die Aktionen der EMW 2020 eingeleitet.

Im Rahmen des Reallabors wurden verschiedene Teilnehmungsformate durchgeführt. Über qualitative Interviews, die direkt vor Ort mit den Bürgerinnen und Bürgern geführt wurden und Feedbackbögen wurden Meinungen, Kritik und Anregungen zum Reallabor und zur zukünftigen Gestaltung des Theaterplatzes von den Bürgerinnen und Bürgern abgefragt. Außerdem wurden Beiträge und Kommentare in den städtischen Social-Media-Kanälen ausgewertet sowie die Ergebnisse einer Umfrage der IHK zur EMW 2020 mit dem Einzelhandel und der Gastronomie aus dem Umfeld des Theaterplatzes in die Gesamtauswertung des Reallabors einbezogen.

Die aufeinander aufbauenden Reallaborprozesse mit ihren begleitenden Evaluationsmaßnahmen haben wertvolle Erkenntnisse für die zukünftige Verkehrsführung und die Aneignung weiterer Aufenthaltsräume durch die Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht. Die politische Diskussion wurde durch nachvollziehbare und erlebbare Fakten bereichert und hat zu einem einstimmigen Beschluss geführt. Aktuell ist darauf aufbauend ein Planungswettbewerb ausgelobt, der die Beschränkung des MIV-Durchgangsverkehrs als Vorgabe beinhaltet, weitgehende Zielsetzungen für den ÖPNV, sowie Rad- und Fußverkehr formuliert und explizit Barrierefreiheit und zukunftsfähige Mobilität in die Aufgabenstellung integriert.

Ein großer Mehrwert war darüber hinaus die Stärkung des Dialogs zwischen Verwaltung, Theater und Stakeholdern vor Ort. Der direkte Austausch über einen längeren Zeitraum führte zu einem besseren Verständnis der Planerenden von der Situation vor Ort und beförderte gleichzeitig die Einbeziehung der Stakeholder in den Planungsprozess.

5.3 Praxisbeispiel – Potsdam

Neuaufteilung der Zeppelinstraße – Für mehr Flächengerechtigkeit und bessere Luft

Ausgangslage – Die Zeppelinstraße in der Landeshauptstadt Potsdam ist Teil der Bundesstraße 1 und eine Hauptroute des Potsdamer Radwegenetzes. An dieser liegen verschiedene Nahversorger, Geschäfte und der Bahnhof Charlottenhof. Die Zeppelinstraße verfügte vor der Umgestaltung im Bereich zwischen Geschwister-Scholl-Straße und der Kastanienallee über 4 Kfz-Fahstreifen und hatte eine Verkehrsbelastung von ca. 27.000 Kfz/Tag.

Der Radverkehr wurde in stadtauswärtiger Richtung auf einem schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, der viele punktuelle Engstellen durch Bäume, Parkstände oder vorspringende Hauseingänge mit Treppen aufwies. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse kam es häufig zu Verkehrskonflikten und auch Unfällen zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Neben der unbefriedigenden verkehrlichen Situation in der Zeppelinstraße wurden seit Jahren regelmäßig die Grenzwerte an Luftschadstoffen überschritten. Die bisherigen Maßnahmen zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs haben die Lage vor Ort nur geringfügig verbessert, sodass weitere Maßnahmen notwendig wurden.

Maßnahmen

Mit dem Ziel einer dauerhaften Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Zeppelinstraße durch Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund wurde ein Maßnahmenbündel entwickelt und umgesetzt. Enthalten waren daher einerseits Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs, z.B. durch Temporeduzierung und Reduzierung von Fahstreifen. Andererseits wurden Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV, z.B. durch Taktverdichtungen, Busspuren,

© Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate (dieses Foto und folgende)





P+R-Anlagen und vor allem zur Förderung des Radverkehrs, z.B. durch neue B+R-Anlagen und die Herstellung einer attraktiven Radverkehrsanlage entlang der Zeppelinstraße umgesetzt.

Zur Erreichung der gesteckten Ziele war die Neuaufteilung des Straßenraums im Juni 2017 zugunsten des Radverkehrs als wesentliche Infrastrukturmaßnahme von Bedeutung. Die vormals 4 Kfz-Fahrstreifen (2 je Richtung) wurden in jeweils einen durchgängigen Fahrstreifen sowie einen wechselseitig nutzbaren Linksabbiegestreifen für Kfz geändert. Dafür wurde stadtauswärts ein etwa 1 km langer Radfahrstreifen markiert. Der bis dahin gemeinsam vom Fuß- und Radverkehr genutzte schmale Seitenbereich steht damit dem Fußverkehr zur Verfügung. Zudem wurden zwei Mittelinseln zur besseren Überquerung eingerichtet.

Insbesondere die Neuaufteilung des Straßenraums stieß auf großen und anhaltenden Widerstand bei den angrenzenden Kommunen, der Stadtpolitik und den betroffenen Autofahrern. Daher wurde der Prozess von einer stetigen Kommunikation wichtig und mündete in einen Modellversuch mit einer externen Evaluation, die durch das Büro SVU Dresden begleitet wurde.

Ergebnis

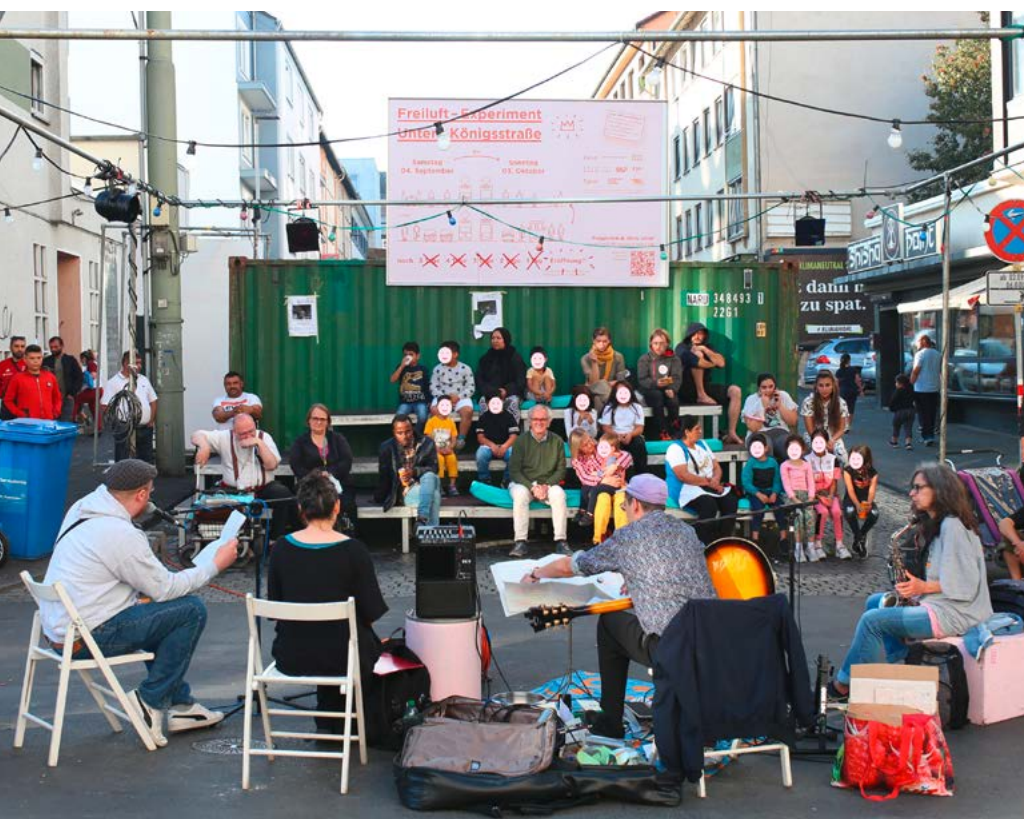
Die Verkehrsbelastung konnte in dem Abschnitt um 3.500 – 4.200 Kfz/Tag reduziert werden. Die Luftschadstoffgrenzwerte in der Zeppelinstraße konnten im jährlichen Mittel eingehalten werden. Mit dem Radfahrstreifen konnte eine wesentliche Strecke im Radverkehrsnetz Potsdams verbessert werden. Die Radfahrenden lieben und nutzen ihre neu gewonnene Fläche. Der Verkehrsversuch wurde in eine dauerhafte Verkehrslösung überführt.



5.2 Praxisbeispiel – Kassel

Temporäre Sperrung der Unteren Königsstraße in Kassel für den Kfz-Verkehr

Die Untere Königsstraße in Kassel ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes in Kassel. Sie dient vor allem der Erschließung der nördlichen Innenstadt sowie der Verknüpfung der Innenstadt mit dem zentralen Standort der Universität Kassel in der Nordstadt (hier vor allem auch für den Fuß- und Radverkehr). Für den Kfz-Durchgangsverkehr hat sie eine eher untergeordnete Bedeutung. Für die knapp 10.000 Kfz/Tag ist sie mit z. T. 2 Fahrstreifen pro Richtung eher großzügig dimensioniert. In der Straßenmitte befindet sich ein separater Gleiskörper für die Straßenbahn (7,5-Minuten-Takt pro Richtung), separate Radverkehrsanlagen gibt es nicht. In den Erdgeschosszonen der angrenzenden Nachkriegsbebauung befinden sich vorwiegend Einzelhandel und Gastronomie, in den Obergeschossen wird auch gewohnt. Das Quartier ist sozial recht heterogen strukturiert, mit einem hohen Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund.



© Raamwerk

Basierend auf Beschlüssen der politischen Gremien der Stadt Kassel und einem Hochschulprojekt wurde 2019 die Idee einer temporären Sperrung der Unteren Königsstraße für den Kfz von Raamwerk, einem interdisziplinären Team von Kreativschaffenden, als zivilgesellschaftliches Projekt aufgegriffen, koordiniert und mit einem breiten Bündnis von Partnern im Herbst 2021 gemeinsam mit der Stadt Kassel für den Zeitraum eines Monats umgesetzt. Folgende zentrale Fragestellungen für das Experiment wurden von den Initiatorinnen und Initiatoren formuliert: „Wie sollen unser Miteinander und die Transferräume, in denen wir uns in Städten bewegen, zukünftig gestaltet werden? Welche Möglichkeiten für Begegnungsräume ergeben sich an bestimmten Orten, wenn wir die Autos wegdenken?“³⁴

Vom 4. September bis zum 3. Oktober 2021 stand der Fahrbahnraum (unter Berücksichtigung der Belange von Ver- und Entsorgung) für unterschiedlichste Nutzungszwecke zur Verfügung. Ziel war vor allem eine Einbeziehung der dort lebenden Menschen und eine Öffnung der Erdgeschossnutzungen in den öffentlichen Straßenraum. Dabei gab es kaum Vorgaben, das Experiment war ausdrücklich ergebnisoffen und sollte für alle Beteiligten

³⁴ <https://freiluft-experiment.de/hintergrund> (letzter Abruf 11.03.2022)

dem Sammeln von Erfahrungen, dem gemeinsamen Lernen und einer veränderten Wahrnehmung des öffentlichen Raums dienen. Eine offene Bühne ermöglichte die Durchführung kleiner Veranstaltungen, ein Infopavillon diente zur Kommunikation und Koordinierung, aber auch zur Vernetzung.

Die abschließende Evaluierung des Experiments (unterstützt durch die Universität Kassel) steht noch aus, dennoch lässt sich bereits ein erstes Zwischenfazit ziehen:

- Nach anfänglicher Zurückhaltung wurden die neuen Möglichkeiten zur Nutzung des öffentlichen Raums gerade von den Menschen aus dem Quartier gut angenommen und auch aktiv gestaltet. Trotz Semesterferien konnte so an vielen Tagen eine intensive Nutzung wahrgenommen werden, vom Skateboard-Parcours über Tischtennis spielen bis zu zahlreichen von Außengastronomie genutzten Flächen.
- Insgesamt 73 Programmpunkte gab es innerhalb der 30 Tage des Experiments, von der türkisch-deutschen Märchenstunde und der Tanzperformance über das Fußballturnier und den Malworkshop bis zum gemeinsamen Abendbrotpicknick und dem Freiluftkino.
- Bis auf wenige Ausnahmen gab es ein weitgehend positives Feedback der ansässigen Geschäftsleute.
- Die temporäre Sperrung der Straße für den Kfz-Verkehr führte zu keinen relevanten Problemen im umgebenden Straßennetz.

In Abhängigkeit von den abschließenden Ergebnissen der Evaluierung und den darauf aufbauenden Überlegungen der Stadt Kassel ist eine Wiederholung und Ausdehnung des Experiments grundsätzlich vorstellbar, mit dem langfristigen Ziel einer dauerhaften Umgestaltung des Straßenraums im Sinne der Ziele des Experiments.

© Fiona Körner



6. Fazit

Die aktive Gestaltung und Implementierung der Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene ist ein herausfordernder Prozess, der einen langen Atem und eine an die spezifischen lokalen Gegebenheiten angepasste Strategie benötigt. Neben der notwendigen fachlichen Ausrichtung dieses Prozesses bedarf es für seine Nachhaltigkeit (im Sinne von Konsistenz und dauerhafter Wirkung) vor allem passender struktureller Rahmenbedingungen und einer Prozessorganisation, die auf Effizienz und einen möglichst breiten stadtgesellschaftlichen Konsens abzielt. Bei all diesen Aspekten kann Wissenschaft in unterschiedlichen Formaten wesentlich unterstützen. Das Format „Experimentierräume“ kann dabei helfen, Erkenntnisse zur Eignung bestimmter Maßnahmen bezogen auf das fachliche Thema wie auf den Einsatzraum zu gewinnen und den stadtgesellschaftlichen Diskurs zu befördern.

Experimentierräume können auch dazu beitragen, die Kooperation zwischen Kommunen und Wissenschaft grundsätzlich und dauerhaft zu verbessern:

- Die Akzeptanz der Notwendigkeit von Fachexpertise als wichtigem Bestandteil der Entscheidungsgrundlagen für kommunales Handeln wird gestärkt. Das ist besonders wichtig in einer Zeit, in der Teile der Zivilgesellschaft der Expertise von Wissenschaft und Forschung vermehrt skeptisch gegenüberstehen.
- Dies kann zu einem Abbau der nicht nur bei Mobilitäts- und Verkehrsthemen häufig zu beobachtenden Polarisierung der Diskussion bei zentralen kommunalpolitischen Themen beitragen.
- Experimentierräume können so zu einem selbstverständlichen Element kommunaler Politik werden.

Damit dies möglich ist, bedarf es aber auch des Handelns auf den anderen föderalen Ebenen. Wesentliche und vor allem finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen hängen von Bund und Ländern ab. Dies ist keine neue Erkenntnis; sie wird aber bei zahlreichen Forschungs- und Fördervorhaben, die sich mit den Spielräumen der Kommunen für innovatives Handeln befassen, immer wieder offenkundig. Dies wird z. B. in dem Memorandum der Akteure der BMBF-Fördermaßnahmen „Kommunen innovativ“³⁵ deutlich:

³⁵ <https://kommunen-innovativ.de/> (letzter Abruf 26.02.2021)

„Die Verbundvorhaben der Fördermaßnahme ‚Kommunen innovativ‘ appellieren an die Ressorts des Bundes und der Länder eine Allianz zu bilden und zu ermöglichen, dass:

- die Kommunen größere Freiräume jenseits ihrer Pflichtaufgaben für offene Experimente erhalten und somit neue, nicht vorher bestimmbare Lösungen entwickeln können. Nur so können sie kreative und innovative Wege für den Umgang mit den aktuell wachsenden Herausforderungen erproben.
- die Kommunen dafür mit angemessenen finanziellen und personellen Ressourcen ausgestattet und mit kompetenten Beratungs- und Coaching-Angeboten unterstützt werden. Nur so können diese neuen Ansätze und Instrumente vor Ort nicht nur entwickelt und erprobt, sondern dauerhaft verankert werden.
- die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Kommunen in gemeinsamen Forschungsvorhaben gestärkt wird. Unterstützt durch den Blick von außen können neue Perspektiven auf bisher ungelöste Aufgaben in den Kommunen möglich werden.³⁶“

Natürlich entbindet dies die Kommunen nicht von der Verantwortung, ihre bereits vorhandenen Spielräume zu nutzen, um ihren Beitrag für die Umsetzung der Mobilitätswende zu leisten. Dabei müssen auch die ausführlich beschriebenen Rahmenbedingungen verbessert werden, die in ihrem Einflussbereich liegen – und das ist eine ganze Menge. Aber es bleibt dabei: Alle Ebenen müssen an einem Strang ziehen, wenn der notwendige Transformationsprozess gelingen soll.

³⁶ Memorandum „Kommunen innovativ erhalten“. Erklärung der 30 Verbundvorhaben der BMBF-Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“ (2020).

Quellen- und Literaturverzeichnis

Sibylle Barth, Simon Kase (2021): Die Nutzung des öffentlichen Straßenraums für Shared Mobility-Dienste. In: Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht, Ausgabe 4/2021, S. 177ff.

Deutscher Städtetag (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. <https://www.staedtetag.de/positionen/positions-papiere/nachhaltige-staedtische-mobilitaet-2018> (letzter Abruf 13.03.2022)

Deutscher Städtetag, Deutscher Landkreistag, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Verband kommunaler Unternehmen, Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (2021): Gemeinsames Papier zur Situation des Fachkräftemangels in den Kommunen Handlungsmöglichkeiten und -empfehlungen. <https://www.kav-nw.de/de/Downloads/Downloads/Gemeinsames-Papier-zur-Situation-des-Fachkraeftemangels.pdf> (letzter Abruf 12.05.2022)

Deutsches Institut für Urbanistik: Radverkehrsförderung beschleunigen – Planungsprozesse optimieren. <https://difu.de/projekte/radverkehrsfoerderung-beschleunigen-planungsprozesse-optimieren> (letzter Abruf 26.02.2021)

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende: Kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung Mobilitätsbeirat. <https://www.hamburg.de/bvm/mobilitaetsbeirat/> (letzter Abruf 26.02.2021)

Burkhard Horn: Schwarz, weiß, grau – welche Farbe hat die Verkehrswende? <https://burkhardhorn.de/blog/2019/09/20/schwarz-weiss-grau-welche-farbe-hat-die-verkehrswende/> (letzter Abruf 26.02.2021)

Burkhard Horn (2020): Warum man die Verkehrswende nicht einfach beschließen kann. Berliner Zeitung, 25.5.2020. <https://www.berliner-zeitung.de/zeitenwende/warum-man-die-verkehrswende-nicht-beschliessen-kann-li.84287> (letzter Abruf 26.02.2021)

Burkhard Horn (2021): Von Zielen zu Maßnahmen – Empfehlungen zur Arbeitsweise in der Kommunalverwaltung. In: Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung (Kap. 3.2.9.1)

Institut für Städtebau und Wohnungswesen ISW (Hrsg., 2020): Planungspraxis regionaler Initiativen und interkommunaler Kooperation – Neue Materialien zur Planungskultur

Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten. <http://lebenswerte-staedte.de/> (letzter Abruf: 12.03.2022)

Memorandum „Kommunen innovativ erhalten“. Erklärung der 30 Verbundvorhaben der BMBF-Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“ (2020).

<https://kommunen-innovativ.de/sites/default/files/memorandum.pdf> (letzter Abruf 26.02.2021)

Rat für nachhaltige Entwicklung (2021): Der Mobilität Flügel verleihen. Appell des Dialogs Nachhaltige Stadt an die kommende Bundesregierung. https://www.nachhaltigkeitsrat.de/wp-content/uploads/2021/09/DialogNachhaltigeStadt_Appell-Mobilitaetswende.pdf (letzter Abruf 12.03.2022)

Gesine Schwan: Bürger und Bürgerinnen, gestaltet euer Land! In: Der Tagesspiegel, 24.01.2021. <https://www.tagesspiegel.de/politik/nachhaltige-politik-buerger-und-buergerinnen-gestaltet-euer-land/26842820.html> (letzter Abruf 26.02.2021)

Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90 / Die Grünen, Freie Demokratische Partei (FDP): Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021–2025. <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1> (letzter Abruf, 2.2.2022)

Marco Völklein: Verkehrsplaner verzweifelt gesucht. In: Süddeutsche Zeitung, 29.01.2021. <https://www.sueddeutsche.de/auto/bahn-fahrrad-verkehrsplaner-1.5188719> (letzter Abruf 26.02.2021)

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung: Open Innovation Ecosystems: Erkennen und Nutzen neuer Kooperations- und Austauschformate zwischen Forschung, Wirtschaft, Politik und Gesellschaft. <https://wzb.eu/de/forschung/digitalisierung-und-gesellschaftlicher-wandel/digitale-mobilitaet/projekte/open-innovation-ecosystems-erkennen-und-nutzen-neuer-kooperations-und-austauschformate-zwischen> (letzter Abruf 26.02.2021)

Beschluss des Hauptausschusses des Deutschen Städtetages vom 23. Juni 2022 – 233. Sitzung in Berlin zur vorliegenden Handreichung

1. Der Hauptausschuss unterstreicht das Erfordernis, die Verkehrs- und Mobilitätswende auf kommunaler Ebene durch Verkehrsversuche und experimentelles Vorgehen zu befördern. Hierfür müssen Bund und Länder den Städten und Gemeinden durch Änderung der Straßengesetze und der Straßenverkehrsordnung mehr Handlungsspielräume zu billigen.
2. Der Hauptausschuss ermutigt die Mitgliedstädte, Handlungsoptionen und Spielräume für einen stadtverträglichen nachhaltigeren Verkehr durch Verkehrsversuche und Experimente auszuloten. Hierbei spielt das Einbeziehen der Öffentlichkeit und die Toleranz von Kommunalpolitik, Verwaltung und Öffentlichkeit, Fehler zuzulassen und experimentelles Vorgehen im öffentlichen Raum änderungsfähig und rückholbar zu gestalten, eine zentrale Rolle.
3. Der Hauptausschuss erkennt in der Handreichung „Vom Wissen zum Tun – Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene“ eine geeignete Grundlage, dieses Vorgehen in den Mitgliedstädten zu erörtern und breiter zu erproben.

Herausgeber

Deutscher Städtetag

Autor

- Burkhard Horn

Redaktion

- Dezernat V – Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr

Kontakt in der Hauptgeschäftsstelle

Beigeordneter Hilmar von Lojewski

Referent Thomas Kiel d'Aragon, E-Mail: thomas.kiel@staedtetag.de

Hauptgeschäftsstelle Berlin

Hausvogteiplatz 1

10117 Berlin

Telefon: 030 37711-0

Hauptgeschäftsstelle Köln

Gereonstraße 18 - 32

50670 Köln

Telefon 0221 3771-0

E-Mail: post@staedtetag.de

Internet: www.staedtetag.de

Twitter: www.twitter.com/staedtetag