



EXPERIMENTIERRAUM STUTTGART

Dokumentation Stakeholderworkshop

Julia Hartmann, Marius Gantert, Eric
Puttrowait

Institut für Landschaftsplanung und Ökologie
www.ilpoe.uni-stuttgart.de

Dieser Bericht entstand im Namen des Projektkonsortiums
des Future City Lab_ Reallabor für Nachhaltige
Mobilitätskultur der Universität Stuttgart

Gefördert durch das Ministerium für Wissenschaft,
Forschung und Kunst Baden-Württemberg

Zusätzlich gefördert durch
das Umweltbundesamt

INHALT

1. VORWORT	5
2. WORKSHOP-METHODE UND ABLAUF	7
Idee und Ziel	7
Konzept und Vorgehensweise	8
Erwartungen der Teilnehmenden	9
Ablauf	11
3. DIMENSIONEN DER STUTTGARTER MOBILITÄTSKULTUR	13
Drängende Probleme	13
Lösungsansätze	17
4. AUSWERTUNG DER THEMENTISCHE	19
Tisch 1: AKTIVE STADT- UND Mobilitätsräume	19
Tisch 2: VELOMOBILITÄTS-KONZEPTE	24
Tisch 3: NACHHALTIGER MIV	28
Tisch 4: EFFEKTIVER UND KOMFORTABLER ÖPNV	31
Tisch 5: INTERMODALES MOBILITÄTSMANAGEMENT	33
Tisch 6: MOBILITÄTSKULTUR UND – BEWUSSTSEIN	36
Tisch 7: SOZIALE MOBILITÄTSKONZEPTE	40
5. FAZIT	43
Anregungen für anstehende Aufgaben des Reallabors	44
 Anhang I: Sammlung der Projekt- und Experimentideen	 46
Anhang II: Plakate der Tischdiskussionen	49
Anhang III: Liste der Teilnehmenden	56
Impressum	58

REALLABOR FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR



Über 30 Teilnehmende fanden sich zum Workshop „Experimentierraum Stuttgart“ zusammen.

1. VORWORT

Mit dem über drei Jahre angelegten Forschungsprojekt „Future City Lab Stuttgart: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“ werden, gefördert durch die Initiative „Wissenschaft für Nachhaltigkeit BW“ des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg, neue Formen des Wissenstransfers erforscht und erprobt. Zusammen mit Reallaboren an sechs weiteren Hochschulen des Landes, von denen sich zwei weitere in Stuttgart befinden, soll mit dem „Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“ nicht nur die Anschlussfähigkeit wissenschaftlicher Erkenntnisse für Politik und Wirtschaft gefördert, sondern vor allem die Handlungsfähigkeit der Gesellschaft für eine nachhaltige Entwicklung insgesamt erhöht werden.

Das „Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“ setzt sich aus zwei Forschungsinitiativen zusammen, die in vier Fachgebieten tätig sind. In enger Zusammenarbeit mit den Kooperationspartnern der Stadt Stuttgart und des Verbandes Region Stuttgart, des Stadtmuseums Stuttgart und des Theater Rampe, den studentischen Initiativen „Greening Stuttgart“ und „Crossing Borders Stuttgart“, des Fraunhofer Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation, der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste Stuttgart sowie der Hochschul- und Wissenschaftsregion Stuttgart e.V. ist das Ziel des Projektes das Verstehen und Gestalten von Veränderungsprozessen in Richtung Nachhaltigkeit unter der Leitfrage: „Wie werden die Menschen in Stadt und Region Stuttgart in Zukunft mobil sein?“

Im direkten Zusammenhang mit der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur steht generell die Etablierung nachhaltiger Alltagskulturen, denn die „große Transformation“, die zur Implementierung nachhaltiger Systeme und Prozesse angestrebt wird, braucht vor allem einen gesellschaftlichen Wandel als Grundlage. Zivilgesellschaftliche Initiativen spielen bei dieser Umgestaltung eine besonders wichtige Rolle, da im

REALLABOR FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR

Besonderen solche „Pioniere des Wandels“ dynamisch und kreativ auf die aktuellen Herausforderungen reagieren.

Der Workshop „Experimentierraum Stuttgart“ am 17.07.2015 sollte als Anstoß dazu dienen, durch das Reallabor eine engere Vernetzung von Wissenschaftsinstitutionen, Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft herzustellen und einen Beitrag dazu liefern, neue Formate und Partnerschaften zur Förderung einer nachhaltigen Kultur der Bewegung und einer an einem erweiterten Wohlstandsbegriff orientierten Lebensqualität in der Stadt und Region Stuttgart zu erzeugen. Aus der Verbindung von Universität und Stadt soll ein Experimentierraum geschaffen werden, in dem ein gemeinsamer Prozess des Wissenserwerbs, die Generierung von Forschungsdaten, die Durchführung von Realexperimenten und Entwicklung von Szenarien einer nachhaltigen Mobilitätskultur stattfinden können. Im Rahmen einer solchen transformativen Wissenschaft sind die Akteure der realen Mobilitätskultur gefragt, indem sie als Expertinnen und Experten aus der Praxis aktiv in den Forschungsprozess miteinbezogen werden. Somit werden Bürgerinnen und Bürger zu Mitforschenden und Forscherinnen und Forscher engagieren sich stärker für gesellschaftspolitische Belange vor Ort.

Wir stehen noch ganz am Anfang, doch gemäß dem afrikanischen Sprichwort „Willst Du schnell gehen, dann gehe alleine, willst Du weit gehen, dann gehe zusammen“, sollen sich im Rahmen des „Reallabors nachhaltige Mobilitätskultur“ Partnerschaften finden, die zusammen etwas im Bereich der Mobilitätskultur bewegen und den weiten Weg der Transformation in Richtung Nachhaltigkeit gemeinsam gehen wollen.

2. WORKSHOP-METHODE UND ABLAUF

Idee und Ziel

Im Rahmen des Workshops „Experimentierraum Stuttgart“ wurde diskutiert, welche Projekte, Kooperationspartner und Realexperimente dazu beitragen können, neue Mobilitätskompetenzen, kreativere Mobilitätspraktiken und ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten und -management zu befördern. Verschiedenste Akteure der Stuttgarter Mobilitätskultur wurden am Workshop beteiligt, darunter Vertreterinnen und Vertreter der Stadt- und Universitätsverwaltung, Naturschutz- und Verkehrsverbände, studentische Initiativen aus dem Bereich Nachhaltigkeit sowie Organisationen, die mit den beiden Fokusgruppen des Reallabors „ältere Menschen“ und „Jugendliche und junge Erwachsene“ assoziiert sind. Vor allem aber sollte den „Pionieren des Wandels“, also Menschen mit bereits laufenden Projekten oder visionären Projektideen zur Transformation der Mobilitätskultur in Stuttgart die Möglichkeit gegeben werden, sich und ihre individuellen Projektansätze in die Diskussion miteinzubringen.

Das Ziel des Workshops war, die unterschiedlichen Vorstellungen einer nachhaltigen Mobilitätskultur unter den Teilnehmenden auszutauschen und zu diskutieren, wobei jedoch kein Konsens über damit verknüpfte Leitbilder erreicht werden sollte, sondern die verschiedenen Anschauungen darüber, wie erwartet, ein Abbild der komplexen Thematik widerspiegeln. Weiterhin sollte der Workshop allen Teilnehmenden die Gelegenheit bieten, bestehende Initiativen und Projekte zu vernetzen, neue Projektideen zu generieren, sowie die dafür notwendigen Partner und Ansprechpartner zu finden.

Konzept und Vorgehensweise

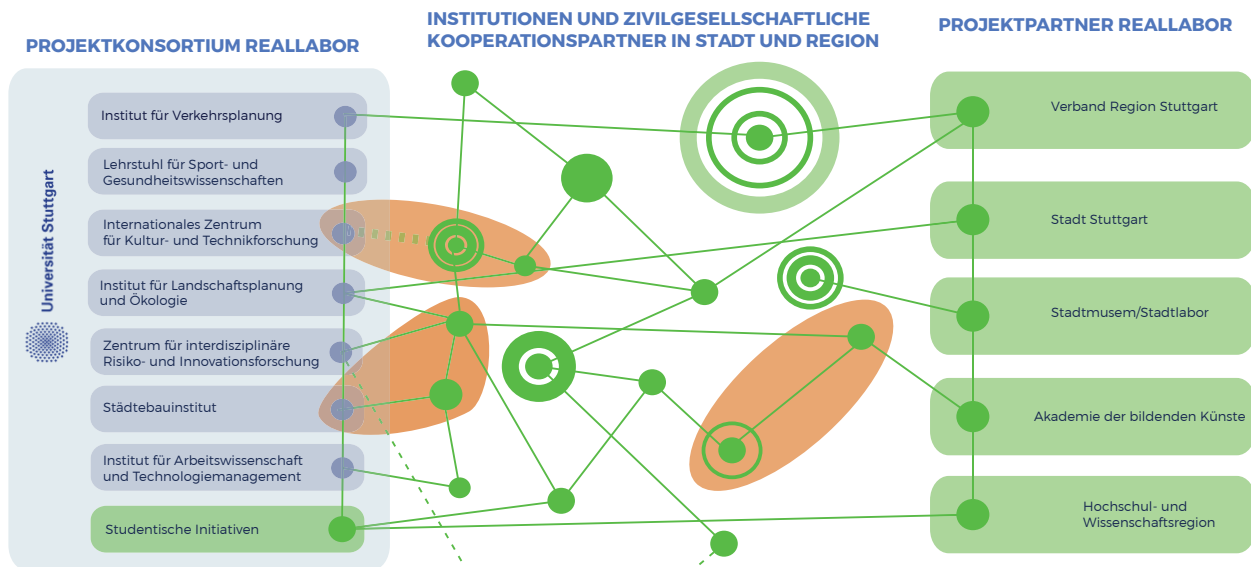
Um die knappe Zeit des Workshops effizient nutzen zu können und um sich bereits ein strukturiertes umfassendes Bild über die Erwartungen und Visionen der Teilnehmenden machen zu können, wurden die Teilnehmenden im Vorfeld gebeten, schriftlich einige kurze Fragen zu beantworten. Eine Thematisierung von Aspekten, die von mehreren Teilnehmenden unabhängig voneinander erwähnt wurden, konnte so gezielt vorbereitet und in den Workshop integriert werden.

Folgende Fragen wurden eingangs von den Teilnehmenden beantwortet:

- Bitte vervollständigen Sie den Satz: Nachhaltige Mobilitätskultur bedeutet für mich...
- Im Jahr 2030 – Wie bewegen sich die Menschen in Stuttgart und in der Region?
- Welchen konkreten Beitrag könnte ein Reallabor zum Thema „nachhaltige Mobilitätskultur“ leisten? Welche Erwartungen haben Sie an das Reallabor?
- Welche konkreten Ideen/Vorstellungen/Vorschläge haben Sie, um eine nachhaltige Mobilitätskultur in Stuttgart zu befördern?
- Welche Probleme werden dadurch angegangen?



Den Teilnehmenden wurde erläutert, dass das Reallabor den Ansatz verfolgt, den Wissenserwerb als gemeinsamen Prozess zu praktizieren. Die Stadtbevölkerung soll aktiv in die Forschungsvorgänge einbezogen werden und Gelegenheit bekommen, in Realexperimenten ihre Visionen einer nachhaltigen Mobilitätskultur zu erproben.



Kooperationspartner sollen sich mit Hilfe des Reallabors besser untereinander und mit den beteiligten Universitätsinstituten und Projektpartnern vernetzen können, um so Synergie-Effekte für ihre Projekte zu erzeugen.

Erwartungen der Teilnehmenden

Zunächst wurden den Teilnehmenden drei grundsätzliche Möglichkeiten skizziert, wie gemeinsam Projekte und Interventionen im Rahmen des Reallabors entwickelt werden könnten:

- Das Reallabor bietet eine Plattform zur Vernetzung und Öffentlichkeitsarbeit für bestehende Projekte und neue Initiativen.
- Das Reallabor unterstützt neue Initiativen von Akteuren, sich unter dem Dach des Reallabors zu vernetzen und weitere Finanzierungsquellen zu erschließen.
- Das Reallabor initiiert Projekte und Interventionen, die in enger Zusammenarbeit von zivilgesellschaftlichen Akteuren, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern sowie Studierenden innerhalb von Lehrveranstaltungen konzipiert werden.

Bei der Frage nach den Erwartungen der Teilnehmenden an den Workshop und die Mitarbeit im Reallabor ergaben sich vier grundsätzliche Bereiche:

1. ANDERE MOBILITÄTSKULTUREN SICHTBAR MACHEN

Das Reallabor soll den Teilnehmenden ermöglichen, eine Intervention im Stadtraum, insbesondere das Anbieten und Sichtbarmachen unterschiedlicher Mobilitätslösungen, zu realisieren. Die Teilnehmenden sahen die Chance, ihre Zukunftsvisionen schon heute durch temporäre Interventionen erfahrbar zu machen. Ein möglicher Vorteil des Reallabors könnte dabei sein, „dass öffentliche Regularien unbürokratisch angepasst und in den Prozess integriert werden“ können.

2. NEUE NETZWERKE BILDEN

Das Reallabor soll füreinander relevante Akteure zusammenbringen und den Teilnehmenden somit ermöglichen, die richtigen Personen und Unterstützer für ihre Interventionen zu finden. Weiterhin soll eine Plattform für die gemeinsame Transformation der Mobilitätskultur geschaffen und damit ein übergeordneter Rahmen für die nachhaltige Weiterentwicklung und Dokumentation von Aktionen geboten werden.

3. ÖFFENTLICHKEIT SCHAFFEN

Das Reallabor soll dabei helfen, dem Thema „nachhaltige Mobilitätskultur“ mehr Aufmerksamkeit zu verleihen und sollte nach Ansicht der Teilnehmenden das Bewusstsein und die Akzeptanz steigern und Denkanstöße liefern. Wichtig sei der öffentliche Austausch darüber, welche Mobilität erforderlich und erwünscht ist. Zudem müsste nachhaltige Mobilität auch mit Aspekten des sozialen Miteinanders zusammengebracht werden.

4. WISSENSCHAFTLICHE BEGLEITUNG

Das Reallabor soll neue Lösungsansätze wissenschaftlich evaluieren und einzelne Maßnahmen auf Chancen und Hemmnisse untersuchen.

Ablauf

Auf eine kurze Eröffnungsrede folgte die Präsentation der Ansätze und Ziele des Reallabors, in der die Dimensionen des Begriffes „nachhaltige Mobilitätskultur“, deren Bedeutung für das Reallabor und die sich hieraus ergebenden Handlungsrichtlinien skizziert wurden. Die Ergebnisse der Vorbefragung wurden in systematisch sortierter Form wiedergegeben und mit Daten und Fakten aus Stuttgart illustriert und in den lokalen Kontext gesetzt. Dadurch wurde eine solide Diskussionsgrundlage für ein konzentriertes und ergebnisorientiertes Arbeiten in der anschließenden Gruppenarbeitsphase an sieben moderierten Thementischen zu verschiedenen Mobilitätsformen geschaffen. Die Themen der Tische ergaben sich ebenfalls aus der Analyse der Vorbefragung:

- Aktive Stadt- und Mobilitätsräume
- Velomobilitäts-Konzepte
- Nachhaltiger motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Effektiver und komfortabler öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Intermodales Mobilitätsmanagement
- Mobilitätskultur und -Bewusstsein
- Soziale Mobilitätskonzepte

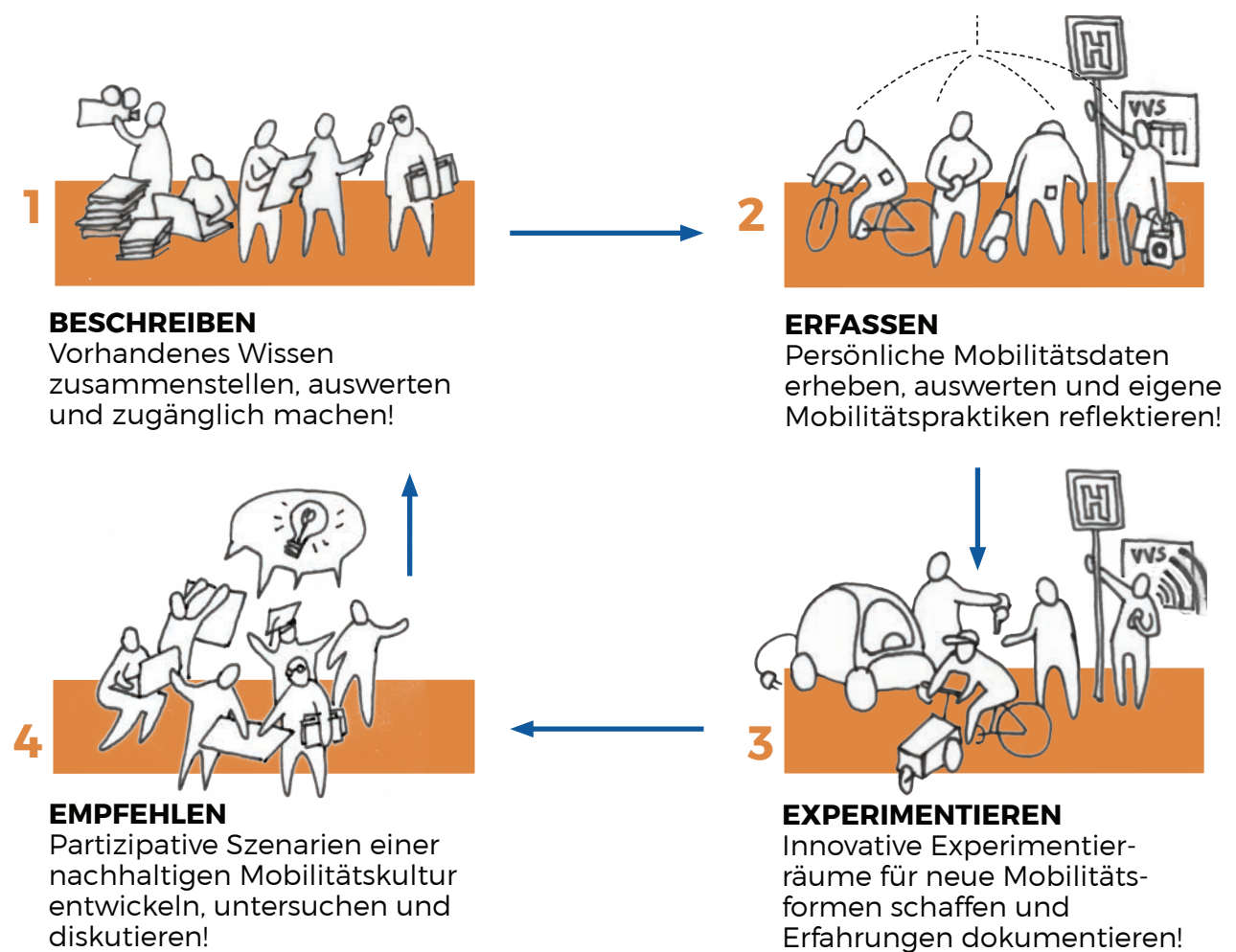
Die Wahl der Thementische war den Teilnehmenden freigestellt und auch die Möglichkeit, den Tisch zu wechseln stand dabei offen. Des Weiteren wurde ein Tisch für freie Themen angeboten, für den allerdings kein Bedarf bestand und die Interessen der Teilnehmenden somit vollständig von den sieben Thementischen abgedeckt wurden.

Während der Diskussion an den Thementischen wurde erörtert, welche Ziele für die jeweilige Mobilitätsform abzustecken seien und mit welchen Mitteln und Ideen diese erreicht werden könnten. Erste Überlegungen zu konkreten Maßnahmen in Form von

REALLABOR FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR

Realexperimenten wurden hierfür angestellt, die zu erreichenden Zielgruppen und geeignete Methoden zur Durchführung diskutiert, sowie den Fragen nachgegangen, welche Ressourcen dazu benötigt werden würden und welche Akteure und Praxis-Partner dabei einen Beitrag leisten könnten. Weiterhin wurde besprochen, welche Aspekte der Effizienz und Suffizienz die Ansätze beinhalten und wie diese ausgebaut werden könnten.

Die Ergebnisse der Diskussionen wurden im Anschluss im Plenum nacheinander allen Teilnehmenden präsentiert und ausgewertet. So wurden Zusammenhänge zwischen den einzelnen Themenbereichen verortet und Ansätze themenübergreifender Lösungen benannt.



Der gemeinsame Prozess des Wissenserwerbs mit Bürgerinnen und Bürgern

3. DIMENSIONEN DER STUTTGARTER MOBILITÄTSKULTUR

Drängende Probleme

Nachdem zunächst die verschiedenen Dimensionen der Mobilitätskultur beleuchtet wurden, wozu neben den physischen Verkehrsinfrastrukturen, der Stadtstruktur und den verfügbaren Verkehrsmitteln auch das Mobilitätsverhalten in der Alltagspraxis und die geteilte Praxis zählen, wurden aus den Einschätzungen der Teilnehmenden zu den drängenden mobilitätsbezogenen Problemen in Stuttgart folgende Schwerpunkte identifiziert und mit Hilfe einiger kontext-spezifischer Daten und Fakten kommuniziert:

- ungelöste Folgeprobleme des MIV
(z.B. verkompliziert durch den regionalen Beschäftigungsschwerpunkt im Automobilcluster, einer Diskrepanz von Bürgerwünschen und verfügbarem Stadtraum und ungleicher Verteilung von Haushaltsmitteln für die unterschiedlichen Mobilitätsformen).
- fehlender und unattraktiver Stadtraum
(z.B. durch die ständige Belegung und Dominierung wertvollen öffentlichen Straßenraumes im Wohnumfeld durch den ruhenden Verkehr).
- Beeinträchtigung von städtischer Lebensqualität, Gesundheit und Wohlbefinden
(z.B. durch Spitzenwerte innerstädtischer Stau-Zeiten, Überschreitungen des Feinstaubgrenzwertes, Unfallgefahr im Zusammenhang mit dem MIV).
- Hindernisse für einen Wandel in Konsum- und Mobilitätsverhalten
(z.B. weitestgehend ungenutztes Potential kurzer Wege innerhalb der Stadt für einen Großteil der Berufspendler trotz lokaler Spitzenwerte im Car-Sharing).

UNGELÖSTE FOLGEPROBLEME DES MIV

industrieller Fokus auf neue Technologien und Ressourcenmanagement

notwendige Verlagerung hin zu aktiven Mobilitätsformen zur Minderung der MIV-Abhängigkeit

unzureichende Reduktion des MIV und Förderung ökologischerer Mobilitätsformen für weniger und saubereren Verkehr

unterschätzte Bedeutung der Last-Mile-Mobility

Flächeninanspruchnahme, Schadstoffemissionen, Marginalisierung anderer Verkehrsteilnehmer etc.

FEHLENDER UND UNATTRAKTIVER STADTRAUM

unattraktive und geringe Infrastruktur für Fuß- und Fahrradverkehr

Platzbedarf der Pkws im Straßenraum

unattraktives Wohnumfeld

Verschwendung von öffentlichem Raum durch parkende Pkws

BEEINTRÄCHTIGUNG VON LEBENSQUALITÄT, GESUNDHEIT, WOHLBEFINDEN

negative Umweltwirkungen der dominierenden Mobilitätsformen

Luftverschmutzung durch Schadstoffe

Lärmbelastung

Stau und Unfallgefahr

gesundheitsgefährdende Feinstaubwerte

Umweltbelastung

wenig Förderung gesundheitsfördernder aktiver Mobilitätsformen

verminderte Lebensqualität in der Stadt

wenig soziale Interaktion

HINDERNISSE FÜR EINEN WANDEL IM MOBILITÄTS- UND KONSUMVERHALTEN

mangelnder Zugang zu alternativen Mobilitätsmöglichkeiten

Abschwächung innovativer Ideen durch das Konsensprinzip

kein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern

Mangelnde Internalisierung externer Kosten

mangelnde Vereinheitlichung von Mobilitätsangeboten

Bei der Betrachtung der ungelösten Folgeprobleme des MIV sahen die Teilnehmenden besonders kritisch, dass der Fokus der Industrie zwar auf der Erforschung verbesserter Technologien und Ressourcenmanagement liegt, damit jedoch nicht die Probleme der Flächeninanspruchnahme und Marginalisierung der anderen Verkehrsteilnehmenden gelöst werden. Die Bedeutung der First- und Last-Mile-Mobility zwischen Start- und Endpunkten und ÖPNV-Haltestellen wird unterschätzt und die Maßnahmen zur Reduktion der MIV-Abhängigkeit und die Förderung ökologischerer Mobilitätsformen für weniger und saubereren Verkehr wurden als unzureichend beurteilt.

Fehlender und unattraktiver Stadtraum wurde als Resultat einer bisher unnachhaltigen und zugleich als Hindernis für die Durchsetzung einer nachhaltigen Mobilitätskultur identifiziert. Beklagt wurde die Verschwendung von öffentlichem Raum durch parkende Pkws, sowie unattraktive und geringe Infrastruktur für Fuß- und Fahrradverkehr, woraus im Gesamten ein unattraktives Wohnumfeld resultiert.

Ein weiteres drängendes Problem stellte die Beeinträchtigung von Lebensqualität, Gesundheit und Wohlbefinden durch Luftverschmutzung, insbesondere die gesundheitsgefährdende Feinstaubkonzentration, Lärmbelastung, Staus und Unfallgefahr dar. Die dominierenden Mobilitätsformen sind für diese Umweltbelastung verantwortlich, während gesundheitsfördernden und aktiven Mobilitätsformen bisher zu wenig Förderung zukommt. Die aktuellen Verhältnisse wirken sich außerdem negativ auf die soziale Interaktion im Stadtraum aus.

Aus Sicht der Teilnehmenden bestehen Hindernisse für einen Wandel im Mobilitäts- und Konsumverhalten. Der Zugang zu bestehenden alternativen Mobilitätsmöglichkeiten ist zu kompliziert und innovative Ideen werden durch das Konsensprinzip abgeschwächt. So besteht einerseits kein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, andererseits wird die mangelnde Vereinheitlichung von Mobilitätsangeboten als Problem genannt. Hinzu kommt eine teilweise mangelhafte Internalisierung externer Kosten.

NACHHALTIGKEIT (ÖKOLOGISCH, ÖKONOMISCH, SOZIAL)

- # ökologisch ausgerichtete Mobilität, die alle Menschen einbezieht
- # Umweltverträgliche Mobilität
- # Sicherstellung einer ökologisch-verträglichen, wirtschaftlichen und sozial ausgewogenen Mobilität
- # Einklang mit der Umwelt (Natur und Menschen)
- # ohne Belastung von Mensch, Umwelt und Natur
- # geringe Umwelt- und Gesundheitsbelastungen
- # sinnvolle Gesamtökonomie

ZUKUNFTSORIENTIERUNG

- # jetzt und für nachkommende Generationen
- # zukünftige Mobilität
- # Verantwortung für Folgegenerationen
- # im ökonomischen, sozialen und ökologischen Sinne zukunftsfähig
- # Bewusstseinsbildungsprozess, wie sich das eigene Verhalten unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten auswirkt.
- # heute schon Platz zum wachsen

SOZIALE FAKTOREN

- # inklusive und universelle soziale Teilhabe
- # Zugang zu sicheren Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben
- # kollektive Nutzungsformen
- # das soziale Miteinander
- # Mobilität die alle Menschen einbezieht
- # Sharing
- # individuelle Freiheit, Entfaltungsmöglichkeit und Bedürfnisbefriedigung
- # kollektive Mobilität

SUFFIZIENZ

- # Reisen statt rasen
- # kollektive Nutzungsformen
- # Selbstbeschränkung und Konsumverzicht
- # von der motorisierten Individualmobilität abzusehen und durch intrinsische Motivation auf öffentliche, geteilte und nachhaltige Mobilität umzusteigen.
- # Reisekultur

EFFIZIENZ

- # Bedarfsgerechte, multimodale Fortbewegung
- # ressourcenschonend
- # Umdenken im Wahlverhalten des Verkehrsmittels
- # Verzahnung der verschiedenen Arten der Mobilität
- # Effizienz der Verkehrsmittel
- # Zuverlässigkeit



Lösungsansätze

Da sich Lösungsansätze oft schon aus der Betrachtung der Probleme heraus ergeben, wurde die Frage behandelt, was erreicht werden könnte, wenn die vorher erörterten drängenden Probleme angegangen werden. Die Vorstellungen der Teilnehmenden zu den Leitlinien einer nachhaltigen Mobilitätskultur lassen sich in vier Kategorien einordnen:

- Nachhaltigkeit (ökologisch, ökonomisch, sozial)
- Zukunftsorientierung
- soziale Faktoren
- Suffizienz und Effizienz

Eine nachhaltige Mobilitätskultur soll ökologisch, ökonomisch und sozial ausgewogen sein und alle Menschen miteinbeziehen. Die Belastung von Mensch und Natur durch Mobilität soll vermieden werden und vielmehr im Einklang mit der Umwelt und seiner Bewohner stattfinden.

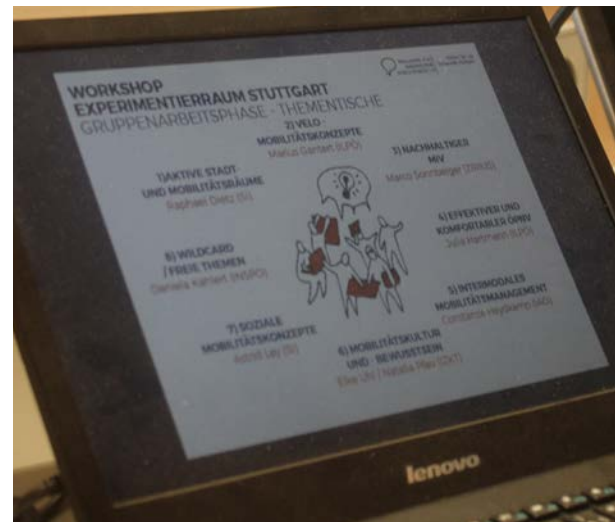
Eine zukunftsorientierte Mobilitätskultur bietet Initiativen heute schon Platz zum wachsen und übernimmt auch für nachkommende Generationen Verantwortung, da deren Lebensumstände von den heute getroffenen Entscheidungen beeinflusst sein werden. Um im ökonomischen, sozialen und ökologischen Sinne zukunftsfähig zu handeln, ist ein Bewusstseinsbildungsprozess über die Auswirkungen des eigenen Verhaltens notwendig.

Eine Mobilitätskultur, die soziale Faktoren berücksichtigt, hat einen substanziellen Einfluss auf das positive Miteinander, individuelle Freiheit, Entfaltungsmöglichkeit und Bedürfnisbefriedigung. Im Sinne von Inklusion und universeller Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist der Zugang zu sicheren Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleis-

REALLABOR FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR

tungen von fundamentaler Bedeutung. Hierzu können kollektive Nutzungsformen bzw. Sharing-Konzepte einen Beitrag leisten.

Eine Mobilitätskultur, die Aspekte der Effizienz und Suffizienz berücksichtigt, schließt die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel in Bezug auf Ressourcenschonung und Zuverlässigkeit sowie eine intelligente Verzahnung der verschiedenen Arten der Mobilität für eine bedarfsgerechte multimodale Fortbewegung mit ein. Hinzu kommt ein Mentalitäts- und Wertewandel und ein Umdenken im Wahlverhalten des Verkehrsmittels, beispielsweise zugunsten von kollektiven Nutzungsformen, gezielter Selbstbeschränkung und Konsumverzicht. Ein Ziel dabei sollte sein, von der motorisierten Individualmobilität abzusehen und aus intrinsischer Motivation auf öffentliche, geteilte und nachhaltige Mobilitätsformen umzusteigen. Das Motto „reisen statt rasen“ sollte sowohl in der Reisekultur als auch in der Alltagsmobilität Gültigkeit entfalten.



Stichpunkte aus der schriftlichen Beantwortung der Eingangsfragen wurden nach Themenbereichen sortiert und an den sieben Thementischen weiter diskutiert.

4. AUSWERTUNG DER THEMENTISCHE

Tisch 1: Attraktive Stadt- und Mobilitätsräume

Teilnehmende

Wei Jiang (SI), Carolin Herdtle (SI-Forschungsgruppe Mobilität), Norbert Fröschle (Fraunhofer IAO), Raphael Reimann (Moovel GmbH), Daniela Kahlert (INSPO),
Moderation: Raphael Dietz (SI)

Kontext

Aktuell werden hauptsächlich die Knappheit des öffentlichen Raums sowie dessen Eigenschaften und Nutzung als problematisch angesehen, da diese drei Aspekte einerseits das Mobilitätsverhalten maßgeblich beeinflussen und andererseits deutlich durch die momentane Mobilitätskultur beeinträchtigt werden. Die Stadtgestaltung sei nicht genügend auf die Bedürfnisse der aktiven Mobilität ausgelegt, denn weder zu Fuß noch per Fahrrad gäbe es ausreichend Platz.

Ziele

Die aktive Mobilität soll gefördert, soziale Interaktion soll gestärkt und das Bewusstsein für Lebensqualität und verschenkten Stadtraum erhöht werden. Zusätzlich sollen durch die projizierten Interventionen Alternativen aufgezeigt und Inspirationen gegeben werden, die im Sinne der Nachhaltigkeit zur Nachahmung anregen. Auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist zu steigern. Hierfür wurden zwei unterschiedliche strategische Ansätze zur Ideenfindung der Interventionen diskutiert:

- vom „wo?“ zum „was, wie und mit wem?“

Es wird zunächst von einem Untersuchungsraum ausgegangen, aus welchem ein

Transformationsszenario (Ziele, Akteure, Methoden etc.) abgeleitet wird.

- vom „was?“ zum „wo, wie und mit wem?“

Es werden zunächst die Ziele formuliert und darauf aufbauend ein Szenario einer Intervention entwickelt.

Beide Strategien haben ihre Berechtigung, weitere Ansätze sind ebenfalls denkbar. Zunächst muss dabei geklärt werden, welcher Raum wem nutzt. Sinnvoll wäre daraufhin die Erstellung eines „how-to“, in dem aufgezeigt wird, wie Stadtraum umgestaltet werden kann, und was machbare Interventionen sind. Dafür werden weitere Inspirationsquellen benötigt. Was den physischen Stadtraum betrifft, bewegen sich solche Interventionen zwischen den Polen „temporär <> beständig“ und „lokal <> flächig“. In diesem Bereich müssen Lösungswege über eine enge Kooperation mit der Stadt als wichtigem Partner gefunden werden. Weitere Partner müssten noch gefunden werden.

Ideen

Im Umgang mit öffentlichen Räumen steht das Konzept des „Shared Space“ der Idee der Trennung der unterschiedlichen Verkehrsmittel – zu-Fuß-Gehende, nicht motorisiert, motorisiert – gegenüber. Die Wahl des passenden Konzepts muss den spezifischen Gegebenheiten lokaler Kontexte entsprechend getroffen werden. Als konkretes Projekt wurde die Idee des „Urban Living Rooms“ vorgeschlagen: Stadträume werden mit metaphorischen Wohnzimmereigenschaften ausgestattet um Orte des Miteinanders und Wohlfühlens zu schaffen, für die die Stadtbewohner sich verantwortlich fühlen. Zwei grundlegende Strategien wurden hierfür diskutiert. Einerseits kann die Reduktion bestehender Parkflächen und Rückgewinnung derselben als nutzbarer und qualitativer Stadtraum angestrebt werden. Andererseits können schon bestehende öffentliche Räume, die über mangelhafte Qualitäten verfügen, gezielt aufgewertet und verbessert werden. Parkflächen in den Quartieren könnten auch temporär für Aktionen genutzt wer-

den. Dies würde auch sanfte Mobilität attraktiver machen, somit zur Förderung von Gehen und Radfahren beitragen.

Maßnahmen, um zu Fuß gehen attraktiver zu machen, wären die Bereitstellung breiter Gehwege mit sicheren Querungsmöglichkeiten, und die Schaffung kurzer Distanzen ohne Umwege. Blockierungen durch parkende Autos oder Möblierung sollen beseitigt und vermieden werden. Dies sind zum Teil bauliche Maßnahmen, die vorher als temporäre experimentelle Interventionen getestet werden könnten.

Als weiteres Thema wurde das Flanieren genannt. Das Gehen soll als Selbstzweck, statt als Mittel zur reinen Distanzüberwindung ins Bewusstsein rücken, die für Mobilität verbrauchte Zeit als Lebenszeit begriffen werden. Es könnten so beispielsweise Wege zu Fuß durch die Stadt aufgezeigt und neue Orte kennengelernt werden. Eine solche Intervention würde darauf setzen, Anreize und Belohnungen statt Restriktionen zu schaffen. Als konkretes Beispiel wurde ein Wegeleitsystem angeführt, welches auf bestimmte Attraktionen hinweist. In diesem Zusammenhang wurde auch die Idee des „Smartphone-Pfades“ genannt. Entlang dieses Pfades wären QR-Codes im öffentlichen Raum angebracht. Diese vermitteln Wissen über ihre Standorte, weisen den Weg etc.. Soziale Interaktion wird gefördert durch die Möglichkeit, den Pfad gemeinsam zu erkunden. Es bietet sich an, beides zu verbinden, um dieses Erlebnis auch für nicht-Smartphone-Nutzer zugänglich zu machen.

Damit scheinen die Potentiale von im Stadtraum angebrachten QR-Codes für das Reallabor allerdings noch nicht ausgereizt und weitere Verwendungen werden diskutiert, wie z.B. die Bereitstellung bestimmter Mobilitätsdaten an bestimmten Orten (im Idealfall Live Data). In dieser Variation würde lediglich Systemwissen bereitgestellt, aber keine konkreten Anreize zur Umsetzung geben. Die Schlussfolgerungen würde dem Nutzer überlassen, die Maßnahme zielt daher lediglich auf die Schaffung von Problembewusstsein ab. Weitere Anwendungsbeispiele wären die Einrichtung sozialer Räume und Diskussionsforen an bestimmten Orten und die Nutzung von QR-Codes als Sam-

melspot für Interventionsideen zu dem jeweiligen Raum/Ort oder die Verwendung im Zusammenhang eines mobilitätsbezogenen Spiels im Stadtraum (ggf. Kopplung mit UMC-App). Inspiration und Kooperationspartner könnten dabei Geocacher sein, im Vordergrund stehe eine zusätzliche „Werbung“ für das Reallabor.

Es wurden Dauervisualisierungen, wie etwa ein von Oberbürgermeister Kuhn angedachter „Feinstaubalarm“, vorgeschlagen. Als weiteres Beispiel wären Schilder mit verschiedenen Informationen für verschiedene Zielgruppen denkbar. Hiergegen werden Bedenken geäußert, dass solche Maßnahmen oft zu sog. „sozialem Faulenzen“ verleiten. Maßnahmen, welche dagegen mit einem persönlichen Feedback verbunden sind, erweisen sich oft als effektiver. Hieraus entsteht die Frage, wie ein solches soziales Monitoring in den Stadtraum integriert werden kann. Hier wird vor allem eine Verbindung mit mobilen Medien (Smartphones etc.) als Potential angesehen. Zudem ergibt sich die Frage, inwiefern es hierbei zu Rebound-Effekten kommt.

Im Stuttgarter Westen finden die meisten Straßenfeste in Hinterhöfen statt. Hier könnte versucht werden, diese auf die Straßen zu verlagern.

Es wurde auf das Sanierungsprojekt S28 hingewiesen, in dessen Rahmen beispielsweise der Bismarckplatz umgestaltet werden soll. Hier gab es schon verschiedene Veranstaltungen der Bürgerbeteiligung, bei welchen diverse Ideen mit experimentellem Charakter diskutiert wurden, im abschließenden Protokoll allerdings offenbar allesamt als aus Kapazitätsgründen nicht umsetzbar abgelehnt wurden. Als Beispiel wurde hier die Einrichtung eines Zebrastreifens über die gesamte Fahrbahnfläche, welche den Platz quert (ca. 100 Meter Länge), genannt. Hier besteht für das Reallabor die Möglichkeit, bestehende Ideen aufzugreifen und bei der Umsetzung unterstützend tätig zu werden.

Zudem kam die Frage auf, ob nicht schon Realexperimente im Stadtraum vorhanden sind, die nur nicht als solche evaluiert werden. Im konkreten Fall wurde eine dynamische Geschwindigkeitsanzeige an der Schwabschule angesprochen. Diese zeigt ein

trauriges Smiley an, wenn Autofahrerinnen und Autofahrer zu schnell unterwegs sind, bzw. ein lächelndes Smiley, wenn sie sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Hierzu werden Daten erfasst, doch offenbar nicht ausgewertet. Daher ist nicht bekannt, wie viel Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer zu schnell fahren, ob das Schild überhaupt einen Effekt hat, etc.

In diesem Zusammenhang wurde auch auf die Zielgruppe der Kinder als eine der sensibelsten Verkehrsteilnehmergruppen hingewiesen. Hier findet sich eine starke Verbindung zu Tisch 7 (Soziale Mobilitätskonzepte). Generell wurde die Möglichkeit eines „Call for Ideas“ genannt.



Die Thementische wurden von den Teilnehmenden nach Interessenschwerpunkt frei gewählt und von ein bis zwei Moderatorinnen und Moderatoren begleitet.

Tisch 2: Velomobilitäts-Konzepte

Teilnehmende

Thomas Becker (Plattsalat / freies Lastenrad Stuttgart), Jan Lutz (Carl vs Karl / OK_lab), Clemens Rudolf (Lastenrad Stuttgart), Walter Vogt (Movilization), Peter Pipiorke (Naturfreunde Radgruppe), Lenz Görden-Heitkamp (Greening Stuttgart), Siegfried Merkel (Naturfreunde Radgruppe) Oliver Siemoneit (Hochschule Esslingen),
Moderation: Marius Gantert (ILPÖ)

Kontext

Aufbauend auf einer Zusammenstellung der komplexen und sich gegenseitig beeinflussenden Probleme für die Entwicklung des Radverkehrs in Stuttgart wurde das Fehlen eines abgestimmten Radverkehrskonzepts in Stuttgart bemängelt. Unzureichende Infrastruktur, insbesondere das Fehlen von Radspuren und die Dominanz des Kraftverkehrs, gefährden die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern und vermögen es nicht, potenzielle neue Radfahrerinnen und Radfahrer zu motivieren. Die Stadtstruktur ist auf den Autoverkehr ausgerichtet, was inzwischen als nicht mehr zeitgemäß angesehen wird. Dies wirkt sich auch auf die Mentalitäten aus. Für Radverkehr mangelt es an Rücksicht und Verständnis. Zu den immateriellen Problemen zähle auch das Imageproblem der Radfahrerinnen und Radfahrer, die gar als „Arbeitslose, Alkoholiker oder Kommunisten“ stigmatisiert würden. Eine Wahrnehmung von Radfahrerinnen und Radfahrern als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer ist nicht gegeben.

Auch in der langfristigen Planung spielt das Thema Fahrradmobilität eine untergeordnete Rolle, wie sich am vergleichsweise niedrigen Pro-Kopf-Etat für Fahrradinvestitionen und dem Umgang mit dem Leuze-Radweg im Zusammenhang mit Stuttgart 21 zeigt. Der politische Wille scheint zu fehlen, was sich unter anderem in einem Mangel an zuständigem Personal in der Stadtverwaltung niederschlägt. Visionäre Meilensteine

für die Förderung des Radverkehrs fehlen bislang. Ein bedeutendes Problem ist der mangelnde Dialog zwischen bereits existierenden Fahrradinitiativen und Politikern bzw. der Verwaltung. Die Teilnehmenden würden gerne Entscheidungsträger gezielt ansprechen können, aber solche direkten Kommunikationskanäle und Ansprechpartner zur Verwaltung fehlen.

Ziele

Der Radverkehr bietet besonders für Stuttgart enorme Potenziale: Er könnte als Hauptförderungsthema der grünen Regierung einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die einseitige Ausrichtung der „Autostadt“ Stuttgart aufzubrechen und die Trennlinien, die die autogerechte Planung in der Stadt hinterlassen hat, zu überwinden. Der Radverkehr könnte als Ventil für den überlasteten MIV dienen und Stauzeiten, Temperaturanstieg und Schadstoffemissionen könnten verringert werden.

Angesichts der Produktionsstätten von großen Autofirmen spielt Mobilität wirtschaftlich eine besondere Rolle in Stuttgart. Die wirtschaftlich und politisch einseitigen Prioritäten der Autostadt könnten jedoch wie in Detroit zu katastrophalen Strukturentwicklungen führen. Fahrradmobilität könnte in dem Rahmen als neues Aushängeschild einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung etabliert werden. Neben den Themen Elektromobilität und Car-Sharing birgt die Fahrradmobilität noch große Potenziale für Erforschung und Entwicklung von Mobilität als Kernkompetenz der Region Stuttgart; das E-Bike könnte hierbei eine vermittelnde Schlüsselrolle übernehmen.

Ideen

Da die Fahrraddebatte in Stuttgart stark emotional aufgeladen ist, wird vorgeschlagen, Fakten und Zahlen als Überzeugungswerkzeug zu nutzen. Beispielsweise diene im Juni 2015 eine Verkehrszählung als Grundlage für den Umbau eines Stoppschildes in der Tübinger Straße von der Radroute auf die Autospur, da die Straße nachweislich von

mehr Fahrrädern befahren wurde. Ein interdisziplinäres Universitätsseminar könnte sich mit einer infrastrukturellen und organisatorischen Gesamtkonzeption für Radmobilität in Stuttgart beschäftigen.

Eine Reihe von konkreten infrastrukturellen Maßnahmen wurde vorgeschlagen, so die Einführung eines (zunächst temporären) Fahrradstreifens als Schnellverbindung auf der Bundesstraße 14. Eine solche Maßnahme könnte auch als Kunstprojekt in Kooperation mit dem Theater Rampe umgesetzt werden. Damit würde auch die Verkehrslage im Schlossgarten entschärft werden, wo sich momentan Radfahrerinnen und Radfahrer mit Fußgängerinnen und Fußgängern Wege teilen müssen. Ein weiterer solcher Schritte wäre die Öffnung des Rosensteintunnels für den Radverkehr. Auch der Parkraum wird in die angestrebte schrittweise Reduktion der MIV-Infrastruktur einbezogen. Beispielsweise könnte die Nutzung von Stellplätzen zum Parken von Lastenrädern deren Platzeffizienz demonstrieren. Die Verbesserung von Reparaturmöglichkeiten durch offene Selbsthilfewerkstätten, Luftpumpen im öffentlichen Raum etc. wäre wünschenswert.

Um die vielen Vorteile des Radfahrens mehr ins öffentliche Bewusstsein zu rücken wäre eine Kampagne zu führen, die Radfahrende als „Heldinnen und Helden“ feiert. Auch zivilgesellschaftliches Engagement in Form von gemeinsamen Aktionen und Aktivismus werden als wichtig erachtet, um dem Thema öffentliche Aufmerksamkeit zu verschaffen und somit die Dringlichkeit der Veränderung zu demonstrieren. Durch Aktionen wie die Critical Mass kann die Allgemeinheit angesprochen und zum Mitmachen motiviert werden. Ein weiteres Instrument zur Bewusstmachung von Chancen und Problemen wäre ein Planspiel mit der Verwaltung und Bürgerinnen und Bürgern.

Im Bereich der Lastenräder gilt es, lokale Initiativen zu unterstützen. Lastenräder bieten innerstädtisch eine Alternative für Kleintransporte. Ein simples Buchungssystem für den Verleih, Schulungen zur Handhabung und Elektromotor-Unterstützung können Hemmungen abbauen. Dies gilt auch für Fahrrad-sharing im Allgemeinen. Pedelecs,

die durch Energieeffizienz bestechen, brauchen ein dichtes Netz aus Leih- und Ladestationen. Subventionen sollten als Sozialvorsorge betrachtet werden, um die Wirtschaftlichkeit von Bike-Sharing, E-Bikes und die Anschaffung von Lastenrädern zu unterstreichen. Investoren müssen gefunden werden. Die Betrachtung lokaler Interessen und Lösungen ist für kleinere Initiativen entscheidend, um mit großen kommerziellen Sharing-Anbietern konkurrieren zu können.

Viele mögliche Partner bieten sich für das Thema an. Auf lokaler Ebene wäre das Stadtmobil zu nennen, und im Zuge der Carl vs. Karl App, die auf Grundlage des volkswirtschaftlichen Nutzens des Fahrradfahrens, durch eine aktivere und damit gesündere und produktivere Bevölkerung, ein Kilometergeld für das Pendeln mit dem Fahrrad bewirken will, wären z.B. Versicherungen einzubinden. Unternehmen des Einzelhandels müssen von potenziellen Vorteilen für das Geschäft überzeugt werden. Auch hier helfen vor allem objektive Fakten.



Aus dem Kreis der Teilnehmenden wurde ein Diskussionsleiter bestimmt, während ein Moderator die Aufgabe übernahm, die Diskussion an der Pinnwand zu dokumentieren.

Tisch 3: Nachhaltiger MIV

Teilnehmende

Arne Seyboth (Stadtplanungsamt Stuttgart), Sven Domroes (Fahrgemeinschaft.de), Moderation: Marco Sonnenberger (ZIRIUS)

Kontext

Die Verkehrsstruktur Stuttgarts ist seit mehreren Jahrzehnten konsequent auf die Priorisierung des Automobilverkehrs ausgelegt worden, was größtenteils dem MIV zugute kommt. In Verbindung mit der klimatisch sensiblen Talkessellage sorgt dieses Konzept der autofreundlichen Stadt für eine überdurchschnittlich hohe Luftverschmutzung mit Feinstaub und anderen Schadstoffen durch Verbrennungsmotoren von Kraftfahrzeugen. Die besondere topographische Situation und die daraus resultierende hohe Verdichtung der Stadtstruktur und Platzknappheit intensivieren darüberhinaus das Problem des Stellplatzbedarfs für private Kraftfahrzeuge.

Die Position Stuttgarts als Produktionsstandort großer Betriebe der Automobilindustrie, die viele Arbeitsplätze sichert, begründet eine Kontroverse in der Diskussion um die nachhaltige Entwicklung des MIV in der Region. Der Wunsch, die Wirtschaftskraft nicht zu schädigen, steht mit der Manifestierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur in scheinbarem Widerspruch. Die Frage, welche Bedeutung dem MIV in Stuttgart in Zukunft zuteil werden soll, spielt in diesem Kontext eine besonders entscheidende Rolle.

Ziele

Als Ziel dieser Diskussionsgruppe wurde zunächst die Reduktion des MIV festgehalten, um weniger Lärm und Schadstoffe zu verursachen und das Stadtbild zu verbessern.

Der MIV soll aus der Stadt heraus verlagert werden und die Verkehrssicherheit soll gesteigert werden. Als Resultat würden mehr Fußgängerinnen und Fußgänger zu einem

besseren Nahversorgungsangebot führen.

Da ein großer Anteil regelmäßiger vermeidbarer und unausgelasteter Autofahrten auf Arbeitswege fällt, spielt betriebliches Mobilitätsmanagement eine wichtige Rolle. Eine Herangehensweise wäre, Alternativen zum MIV attraktiver zu machen, z.B. könnte ÖPNV-Nutzung für den Weg zur Arbeit subventioniert werden (Jobticket). Auch firmeninterne Wettbewerbe für „nachhaltiges Anreisen“ können zum Wechsel des Transportmittels anregen. Große Unternehmen könnten Shuttledienste zu P+R Parkplätzen für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anbieten. Auch bei Firmenparkplätzen könnten Fahrgemeinschaften bevorzugt werden. Um die Bildung von Fahrgemeinschaften zu erleichtern, können entsprechende Portale in Firmen- oder Universitätswebseiten integriert werden.

Ideen

Maßnahmen zielen einerseits auf Umverteilung von Prioritäten, beispielsweise durch die Schaffung von Fahrspuren für Fahrgemeinschaften (das Land Baden-Württemberg hat hierzu aktuell einen entsprechenden Forschungsauftrag erteilt). Zu berücksichtigen ist hier allerdings der ohnehin problematische Platzmangel in Stuttgart. Auch die Parkraumbewirtschaftung sollte eine Lenkungswirkung in diese Richtung erfüllen. Es sollten Ladestationen für E-Fahrzeuge bereitgestellt werden, und zwar außerhalb der Kernstadt. Auch Fahrverbote sind denkbar. Andererseits könnten Lösungen auf Umlagemodellen für Bepreisung basieren. Genannt wurden eine mögliche City-Maut, höhere Parkgebühren o.ä.. Verkehrsarten sollen nach ihrer Nachhaltigkeitsbilanz bepreist werden, um individuelle Vorteile und kollektive Nachteile zu berücksichtigen.

Durch Imagewerbung kann die Bildung von Fahrgemeinschaften gefördert werden. Ein Argument für die Entscheidung für nachhaltige Mobilität wäre die Verantwortung für Folgegenerationen. Ein denkbare Realexperiment wäre ein Preisausschreiben mit

REALLABOR FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR

nachhaltigen Mobilitätspreisen (z.B. Bahncard), deren Nutzung dann entsprechend ausgewertet wird. Die Firma VAUDE betreibt u. A. eine Fahrradwerkstatt für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und hat eine eigene Gruppe beim Fahrgemeinschaftsdienst flinc. Solche Konzepte wären versuchsweise übertragbar.

Eine Vernetzung von Kommunen, Krankenhäusern etc. zur Nutzung von Fahrgemeinschaften könnte auch für die Universität interessant sein. Metaplattformen wie fahrtfinder.net könnten dabei eine Rolle spielen. Im November 2015 wird die PolyGo-Mobilitätskarte in Stuttgart eingeführt. Es sollte überlegt werden, welche möglichen Experimente sich dadurch für das Reallabor ergeben.

Eine Kommunikationskampagne könnte für das Parken am Stadtrand werben, sofern die Infrastruktur dafür gegeben ist. In diesem Zusammenhang wäre eine systematische Erhebung und ggf. auch räumliche Restrukturierung der P+R-Parkplätze in der Stuttgarter Umgebung sinnvoll (der Verband Region Stuttgart arbeitet bereits an dieser Thematik).



Die Gruppengrößen variierten zwischen zwei bis acht Teilnehmenden pro Thementisch, wodurch unterschiedlich intensive Gesprächssituationen entstanden.

Tisch 4: Effektiver und komfortabler ÖPNV

Teilnehmende

Oliver Dümmler (VVS), Andreas Kegreiß (Pro Bahn), Moderation: Julia Hartmann (ILPÖ)

Kontext

Zu Beginn wurden grundlegende Rollen und Aufgaben des ÖPNV erörtert. Als öffentliche Personenbeförderung ist der ÖPNV bereits vom Ansatz her nachhaltig, da er die Nachfrage nach Mobilität bedient, indem er Individuen sammelt und kollektiv mit höchstmöglicher Effizienz transportiert. Gesellschaftlicher Aufwand und individuelle Bedürfnisbefriedigung stehen hierbei immer in einem Abwägungsprozess. Dabei stößt diese kollektive und effiziente Form des Transports notwendigerweise an technische und organisatorische Grenzen - so verstanden, gehen die Forderungen an den ÖPNV, individuelle Bedürfnisse bis ins letzte Detail einzeln zu befriedigen, am grundsätzlichen Ziel und der Aufgabe des ÖPNV vorbei.

Die Kosten des ÖPNV müssen immer auch von der Gesamtgesellschaft getragen werden - eine kostendeckende Bewirtschaftung ist nicht möglich. Die Herausforderung besteht somit darin, volkswirtschaftliche Kosten gegen gesellschaftlichen Nutzen abzuwägen. Der derzeitige Umbruch in der Förderungslandschaft könnte eine Chance für eine öffentliche Diskussion über die Rolle des ÖPNV als öffentliches Grundangebot zur Daseinsvorsorge bieten.

Ziele

Vor allem könnte eine Diskussion über immer noch komfortableren und individualisierbaren ÖPNV an einem weit größeren bestehenden Grundproblem vorbeigehen - der fehlende Umsteigewille auf jegliche kollektive Form der Mobilität bei einem großen Teil der Bevölkerung. „Eingefleischte“ Autofahrer lassen sich durch Verbesserungen des

REALLABOR FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR

ÖPNV nicht erreichen! Auf diesem Feld könnte das Reallabor eventuell wichtige Erkenntnisse liefern.

Ideen

Ein Beitrag des Reallabors könnte es sein, Hemmschwellen, Motivationen und Überzeugungen in diesem Bereich zu erforschen und abzubilden – um dann Strategien zur Überwindung zu erarbeiten. Intensive Befragungen könnten hier eine geeignete Methode sein, auch Testnutzung des ÖPNV wurde genannt, sowie Strategien, die das Autofahren an sich unattraktiv machen. Solche Push- und Pull-Faktoren des ÖPNV sind natürlich auch in Abstimmung mit anderen Mobilitätsformen abzuwägen. Dazu hat Tisch 3: „Nachhaltiger MIV“ bereits einige Möglichkeiten genannt.

Zur Ermöglichung des gewünschten breiteren Diskurses zum Thema könnte das Reallabor einen Beitrag leisten, indem es auch bisher schwer zugängliche Daten und Zahlen, z.B. über Fahrgastquoten, aufbereitet und öffentlich macht.



Nach einem Gespräch über den Kontext des gewählten Themas in Stuttgart und die damit verbundenen Ziele wurden im Anschluss konkrete Projektideen ausgetauscht und diskutiert.

Tisch 5: Intermodales Mobilitätsmanagement

Teilnehmende

Alexandra Bading (Wirtschaftsförderung Region Stuttgart), Tilman Häuser (Moovel GmbH), Andreas Wenzel (Welthaus), Siegfried Merkel (Naturfreunde Radgruppe),
Moderation: Constanze Heydkamp (Fraunhofer IAO)

Kontext

Intermodalität im Personentransport ist relevant für urbane Räume, da die Vielzahl an vorhandenen Mobilitätsoptionen eine nahezu direkte Verbindung von Start- und Zielort auch ohne den privaten Pkw ermöglicht. Verschiedene Strecken und Mobilitätszwecke bedürfen dabei einer unterschiedlichen Kombination von Verkehrsmitteln. An Tisch 5 wurden vorrangig zwei Themenfelder diskutiert und anschließend drei mögliche Projektideen abgeleitet. Demnach liegen die Herausforderungen für die intermodale Mobilität erstens in den Lösungen für die „erste und letzte Meile“ sowie zweitens den nahtlosen Anschlussverbindungen.

Für die Überwindung der ersten bzw. letzten Meile kann das Fahrrad häufig als Verkehrsmittel herangezogen werden, da es Flexibilität und ein schnelleres Vorankommen als zu Fuß bietet. In diesem Zusammenhang ist einerseits das Pedelec-Sharing als Möglichkeit zu sehen, intermodale Mobilität in Stuttgart attraktiver zu machen. Andererseits ist die Möglichkeit der privaten Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen zu berücksichtigen. Ebenfalls sind im Kontext der gesundheitsfördernden und nachhaltigen Mobilität zukünftig auch Fortbewegungsmittel wie Skateboards oder Scooter in Mobilitätskonzepte einzubeziehen, die offiziell nicht als Verkehrsmittel, sondern Sportgeräte oder Lifestyle-Produkte gelten.

Hinsichtlich der Anschlussverbindungen in intermodalen Reiseketten sind insbesondere die Informationsmöglichkeiten über Fahrzeiten, Anschlüsse und alternative Rou-

ten ausschlaggebend für den Komfort. Diese müssen derzeit häufig aus unterschiedlichen Quellen zusammengeführt werden und bedeuten Mehraufwand für Nutzerinnen und Nutzer. Die Attraktivität intermodaler Fahrten wird durch die Kombination von Routenplanung und Buchung über alle Verkehrsmittel mittels einer einzigen Plattform zunehmen. Die Berücksichtigung von Profilinformationen der Nutzer (z.B. Mobilitätskomfort-Typ) bei der Ermittlung der optimalen Route erhöht zudem die Nutzerakzeptanz der vorgeschlagenen Optionen.

Ziele

Ziel muss es in erster Linie sein, Gewohnheiten im Mobilitätsverhalten aufzubrechen und eine Verhaltensänderung zu bewirken, hin zur Entscheidung für nachhaltige und gesundheitsfördernde Mobilitätsformen. Dies kann aus Sicht der Gruppe erreicht werden, wenn der Zugang zu alternativen Mobilitätsoptionen und Systemen einfacher gestaltet wird. Angebote zum Ausprobieren helfen dabei, ein Bewusstsein der Stuttgarter dafür zu schaffen, welche alternativen Angebote es überhaupt gibt und wie sie Zugang dazu erhalten.

Ideen

Drei Projektideen, die unterschiedliche Zielgruppen adressieren, wurden aus der Diskussion abgeleitet.

Überzeugten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern, sowohl Einzelpersonen als auch Familien könnte für mehrere Wochen ein Zugang zu alternativen Mobilitätsoptionen zum privaten Pkw ermöglicht werden, z.B. durch Netzkarten oder Sharing-Mitgliedschaften. Die Nutzung des alternativen Angebots und die Meinungsbildung sind in diesem Zusammenhang zu erfassen und wissenschaftlich auszuwerten.

Für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer könnten Ausleihangebote für die letzte Meile an Orten des Umstiegs geschaffen werden. Eine

Art Freilichtmesse an Mobilitätspunkten ermöglicht es, unterschiedlichsten Anbietern von Mobilitätsmöglichkeiten, Schnupperangebote für ihre Produkte zu schaffen. Diese können reichen von Fahrrad- oder Car-Sharing-Mitgliedschaften über Lastenräder bis hin zu Longboards, Einrädern, Segways oder Rollern. Der Umfang des Schnupperangebots liegt dabei in den Händen der beteiligten „Aussteller“.

Auf dem Universitätscampus oder Firmengeländen könnte eine umfangreiche wissenschaftliche Analyse über das Mobilitätsverhalten der Angestellten bzw. Studierenden mit einer Bewusstseins-Offensive für gesundheitsfördernde und nachhaltige Mobilität gekoppelt werden. In diesem Rahmen können Alternativen zum privaten Pkw sowohl der Unternehmensleitung als auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorgestellt werden. Diese reichen bspw. von der Ergänzung der Firmenflotte durch E-Fahrzeuge (auch Pedelecs) oder einer Mobility Allowance bis hin zum privaten Car-Sharing Hub. In Folgeprojekten könnte bspw. ein Mobilitätskonzept für einen konkreten Standort entwickelt werden.



An den Thementischen hatten Akteure aus verschiedenen institutionellen und zivilgesellschaftlichen Bereichen die Möglichkeit auf Augenhöhe zu diskutieren.

Tisch 6: Mobilitätskultur und -Bewusstsein

Teilnehmende

Götz Bopp (IHK Stuttgart), Conny Krieger (Electrify-BW, Fahrlehrerin), Florian Rzepkowski (Theater Rampe), Michael Käufl (MitRad Stuttgart), Ulrike Möhrle (Naturfreunde), Ursula Werner (Treffpunkt 50+), Lutz Engel (e-mobil BW), Rica Rieth (Fraunhofer IAO), Moderation: Elke Uhl (IZKT), Natalia Pfau (IZKT)

Kontext

Zwei Aspekte bildeten den Ausgangspunkt der Diskussion: Erstens wurde die notwendige Informationsarbeit angesprochen, d.h. die Aufklärung von Bürgerinnen und Bürgern über die Folgen bestimmter Mobilitätsentscheidungen. Während einige Bürger durchaus für mehr Aufklärung plädierten, sah die Mehrheit das Problem der konkreten Art und Weise der Vermittlung von Faktenwissen. Um Informationen besser verarbeiten zu können, wurden neue Mittel und Formen der „Aufklärung“ angeregt: die Integration von Informationen in neue technische Anwendungen, wie z.B. Apps, die den konkreten CO₂-Ausstoß messen und dokumentieren. Hierfür könnte das Reallabor eine wichtige Plattform bieten. Zweitens wurde das problematische Missverhältnis zwischen dem Wissen und dem Verhalten der Menschen in Bezug auf die eigene Mobilität diskutiert. Die Gesprächsteilnehmenden tauschten Erfahrungen aus ihren eigenen Tätigkeitsbereichen aus, im Hinblick darauf, welches Vorgehen sinnvoll und notwendig wäre, um Menschen zum Umdenken und zur Verhaltensänderung in Richtung einer nachhaltigen Mobilität zu bewegen.

Ziele

Die Schere zwischen dem, was Menschen wissen und dem, wie sie sich verhalten, wurde kontrovers diskutiert. „Die Informationen gelangen zwar vor den Kopf, aber nicht in

den Kopf“, lautete die Diagnose eines Teilnehmers. Grund hierfür sei, dass sich die Folgen einer bestimmten Mobilitätsentscheidung – CO₂-Ausstoß, Feinstaubemissionen, Ressourcenverbrauch usw. – der unmittelbaren Erfahrung des Einzelnen entziehen. Diese Wahrnehmungs- und Erfahrungsferne – „CO₂ kann man nicht sehen, nicht schmecken, nicht riechen“ – sei die wahre Herausforderung. Daher sei es notwendig, neue, emotional positiv besetzte Erfahrungsräume mit alternativen Mobilitätsformen zu eröffnen. Menschen müssen sich einerseits „betroffen“, d.h. angesprochen fühlen, andererseits müsse der durch Verhaltensänderung zustande gekommene persönliche „Zugewinn“ bzw. kulturelle Mehrwert klar vor Augen geführt werden. Mit Verboten komme man nicht weit. Sinnvoller erschien der Weg über ansprechende (!) Anreizsysteme, über indirekte, subtile, auch das Unbewusste aufgreifende Einflüsse, über „pull and push“-Verfahren. Notwendig seien neue „Bilder“: attraktive Vorbilder und innovative Leitbilder.

In Bezug auf das Reallabor wurde hervorgehoben, dass den Menschen Gelegenheiten geschaffen werden sollen, ihr eigenes Verhalten zu analysieren, statt einer externen Bewertung ausgesetzt zu sein. Vorschläge zur Optimierung des eigenen Mobilitätsverhaltens seien dabei nicht ausgeschlossen, vielmehr Bestandteil solcher Erfahrungsräume. Man schaffe das Bewusstsein für Veränderungen, indem man die Vorteile und den Nutzen anderer Mobilitätsformen stark und sinnlich erfahrbar macht.

Diskutiert wurden außerdem das Zu-Fuß-Gehen in Stuttgart und das mangelnde Bewusstsein darüber, dass die Fußgängerinnen und Fußgänger gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende sind. Die Informationen, wie und wie schnell man zu Fuß von A nach B kommt, sollten aufbereitet und zugänglich gemacht werden. Es wurde angemerkt, dass dieser Punkt leicht bei der Entwicklung der ServiceCard, einem in Planung befindlichen Projekt der Stuttgart Services, zu integrieren wäre. Dabei sollten nicht nur Daten des Mobilitätskomforts, z.B. Anschlussverbindungen, sondern auch Faktoren wie die benötigte Zeit berücksichtigt werden. Als problematischer Kern wurde das Erfassen bzw. Zusammenfügen unterschiedlicher Informationen (Baustellenmanagement etc.)

angesehen, nicht das Anwenden derer. In diesem Zusammenhang wurde auch die Transparenz der Daten des ÖPNV angemahnt. Was heute die Integrierte Verkehrsleit-zentrale (IVLZ) leistet und was sie eigentlich leisten müsste, damit die Informationen in Echtzeit erfasst und zugänglich gemacht werden können, sei ein „Riesenunterschied“. Generell verlange die Optimierung des Transports von Gütern und Personen Millionen-Investitionen.

Ein weiterer Diskussionspunkt betraf die besondere Stellung des Autos als individuelles Verkehrsmittel („Individualitätskapsel“) und Prestigeobjekt, sowie die dominante Rolle der Automobilwirtschaft in der Region.

In Bezug auf das Reallabor wurde hervorgehoben, dass die Experimente sich an der Frage orientieren sollten, wie ein Bewusstseinswandel möglich ist, dergestalt, dass Begriffe wie Freiheit, Individualität, Unabhängigkeit nicht mehr wie selbstverständlich mit dem traditionellen Autofahren verbunden werden, sondern vermehrt mit Formen alternativer, vor allem auch aktiver Mobilität. Argumente dafür könnten sein, dass es gesundheitsfördernd, nachhaltig, cool / attraktiv, Spaß vermittelnd ist. Bestimmte kulturelle Interventionen könnten vermitteln, dass andere Mobilitätspraktiken schick sind und zum sozialen Prestige beitragen.

Ideen

Eine Bandbreite von Ideen unterschiedlicher Konkretisierung wurde im Verlaufe der Diskussion benannt. Der Marienplatz könnte für eine Intervention im öffentlichen Raum genutzt werden, die Menschen dazu bringt, ihre Mobilitätsroutinen zu verlassen und sich Gedanken über die Bewegung im Stadtraum zu machen. In Verbindung damit oder auch unabhängig davon könnte es ein Angebot geben, mit einer Eintrittskarte im Theater Rampe eine kostenlose Fahrt mit dem E-Bike zu buchen.

Ein Aktionstag, an dem die Geschäfte in der Innenstadt eine Flotte von Lastenrädern nutzen, könnte zeigen, ob und wie der „last-mile-Verkehr“ innovativ zu bewältigen wäre.

Einen ähnlichen Demonstrationscharakter könnte ein autofreier Tag auf bestimmten innerstädtischen Straßen in Stuttgart aufweisen, ähnlich wie es beispielsweise in Paris bereits regelmäßig praktiziert wird.

Mobilitätsrelevante Veränderungen, die in der Stadt sowieso stattfinden, könnten für Experimente genutzt und wissenschaftlich begleitet werden. Wenn eine Straße durch Bauarbeiten lange gesperrt ist oder ein Parkhaus abgerissen wird, verändert sich durch diesen „Wegfall“ notgedrungen das Mobilitätsverhalten der Menschen, was eine Möglichkeit böte, diese Verhaltensänderungen genauer zu erforschen. Der Abriss des Rathausparkhauses böte, hierfür eine ideale „Laborsituation“. Befragungen der bisherigen Benutzer bieten sich an, zumal die Stadt Partner im Reallabor ist.



Besonders großes Interesse bestand für den Thementisch Mobilitätskultur und -bewusstsein, an dem eine Bandbreite von Themen im Zusammenhang diskutiert werden konnte.

Tisch 7: Soziale Mobilitätskonzepte

Teilnehmende

Edgar Augel (Stadtmobil), Ralf Häußler (Evangelische Landeskirche), Moderation: Astrid Ley (SI)

Kontext

Zunächst wurde der Frage nachgegangen, was „sozial“ im Bereich der Mobilität bedeuten kann. Der Begriff kann sowohl im Sinne von Gemeinwohl die finanzielle Leistbarkeit von Mobilität bedeuten, als auch im Sinne von Gemeinschaft das Zusammenleben bzw. die Zugehörigkeit zu einer Gemeinschaft als Lebensgrundlage zur Befriedigung des Bedürfnisses „am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen“ ausdrücken. Außerdem ist der Aspekt der Mobilität als gemeinsam erlebbares Phänomen selbst naheliegend, wozu auch bestimmte Sharing-Modelle gezählt werden können, jedoch sind in diesem Sinne nicht alle Sharing-Modelle automatisch sozial. Bei Bike-Sharing, Car-Sharing oder Car-Pooling können durchaus andere Motive entscheidend für die Nutzer sein. Dass aber ein enges Verhältnis zwischen Gemeinschaftlichkeit und Mobilität besteht, zeigen u. A. Bürgerbusse und Car-Sharing-Vereine. Das Konzept des „Shared space“ schließt auch den zur Fortbewegung genutzten Stadtraum ein. Als eine Art Gegenkonzept wurden speziellen Fahrspuren für Fahrgemeinschaften genannt.

Ziele

Ein Reallabor zur Stärkung sozial nachhaltiger Mobilitätskultur sollte nicht nur bei den wirtschaftlich orientierten Sharing-Modellen wie etwa dem bereits erfolgreichen Car-Sharing ansetzen, in denen jeder individuell und eher anonym an einem abstrakten Gemeinschaftsmodell teilnimmt, stattdessen sollte vor allem die Selbstorganisationsfähigkeit von kleinen sozialen Gruppierungen gestärkt werden.

Ideen

Für Realexperimente müssten soziale Gruppen identifiziert werden, die besondere Mobilitätsbedürfnisse haben. Kindergärten und Bürgerbusse (insbesondere für Senioren) wurden hier als mögliche Ansatzpunkte identifiziert. Näher beleuchtet wurden außerdem Kindergärten als möglicher Ausgangspunkt für ein Realexperiment. Die Art, auf die der Weg zum Kindergarten zurückgelegt wird, hat weitreichende Effekte, da sie schon früh ein Bewusstsein für eine bestimmte Mobilität bei Kindern prägt. Bei einer ausschließlichen Anfahrt im Auto fehlen zum Beispiel das körperliche Erleben von selbst geleisteter Bewegung und zurückgelegter Distanz, die Bildung eines Gefühls für Sicherheit im Straßenverkehr und das aktive Kennenlernen der Umwelt. Um hier einzugreifen, müssen Eltern und Kinder erreicht werden. Als Multiplikatoren können die Erzieherinnen und Erzieher dienen. Auch die Träger müssen angesprochen werden. Weitere potenzielle Partner sind die Gemeinden und Organisationen für Verkehrsbelange wie der VCD. Als Referenzprojekt dient ein Projekt in Bad Boll zusammen mit dem Kindergartenverband. Auch die Aktion „Kindermeilen“ des Klimabündnisses hat ähnliche Ziele.

Die benötigten Ressourcen für die Umsetzung eines solchen Realprojektes liegen vor allem in personellen Ressourcen für die Kommunikation und Überzeugungsarbeit.



Die intensiven ca. zweistündigen Gespräche und Diskussionen stellten sich als konstruktives Mittel für einen gemeinsamen und transdisziplinären Ideenfindungsprozess heraus.



Die Workshoppausen boten den Teilnehmenden eine Möglichkeit zum Kennenlernen und Vernetzen in informeller Atmosphäre.

5. FAZIT

Das erste Zusammentreffen der Akteure der Stuttgarter Mobilitätskultur im Rahmen des Workshops „Experimentierraum Stuttgart“ hat zahlreiche wertvolle und wichtige Beiträge hervorgebracht. Die besondere Mischung aus Teilnehmenden, die aufgrund ähnlich gewichteter thematischer Schwerpunkte bereits vernetzt waren und Akteuren, die bisher unbewusste Kooperationspotenziale und Herangehensweisen offenbarten, bewirkte eine angeregte und vielschichtige Diskussion.

Die Übermittlung der Ergebnisse des Stakeholder-Workshops soll den Teilnehmenden nochmals einen Überblick über die besprochenen Probleme und Ziele verschaffen und einen Anknüpfungspunkt für die gemeinsame Entwicklung weiterer Ideen und Initiativen bieten. Die Diskurse zu den behandelten Themen sollen weitergeführt und auf neue Ideen und Themen ausgeweitet werden. Zur Möglichkeit der weiteren Verknüpfung und Vernetzung der Stuttgarter Akteurslandschaft wird auch im Einvernehmen derer, die nicht zum Workshop erscheinen konnten, aber bereits mit dem Reallabor im Kontakt stehen, eine erweiterte Kontaktliste verteilt.

Die Arbeit des Reallabors wird sich weiterhin den sich überschneidenden Bereichen der Forschung, der Realexperimente und Universitätsseminare widmen. Im Kontext des Projekts sollen z.B. Masterarbeiten von Universitätsstudierenden bearbeitet werden können. Als Herausforderung bei der Erarbeitung von Experimenten werden allerdings der knappe Projektzeitraum und die Vielzahl der potenziellen, beziehungsweise notwendigen Ansprechpartner genannt. Besonders bei den zivilgesellschaftlichen und teilweise ehrenamtlichen Akteuren ist der Aufwand an Zeit und Budget als zu erbringende Eigenleistung als zu überwindendes Hindernis zu bewerten. Daher könnte im Rahmen des Reallabors die Notwendigkeit von Kooperationen entstehen, die auf externe Fördermittel angewiesen sind. Die Beantragung weiterer Fördergelder für einzelne Kooperati-

onsinitiativen, z.B. in Form von Realexperimenten und deren Gestaltung (z.B. die Zusammenstellung der Beteiligten) werden Prozesse sein, die eine effiziente Struktur und Kommunikationsplattform benötigen, die im Verlauf des Projektes zeitnah geschaffen werden müssen. Weiterhin ist zu klären, in welcher Form sich durch das Reallabor entstehende Initiativen mit diesem identifizieren und in welcher Beziehung sie zueinander stehen. Die an den sieben Thementischen entstandenen teilweise schon konkreten Projektideen wurden gesammelt und in fünf Kategorien unterteilt:

- Kampagnen, Aufklärung und Information / Kommunikation und Dialog
- Betriebliches Mobilitätsmanagement und Organisationsstrukturen
- Infrastrukturmaßnahmen und Aufwertung von Stadtraum
- Temporäre und regelmäßige Aktionen
- Verhaltensweisen und Routinen / Beobachtung und Analyse

Sie sollen als Ideenspeicher dienen, aus dem sich im weiteren Verlauf einzelne Ideen herauskristallisieren und verstetigen können, indem Projektpartner und geeignete Konstellationen zur Realisierung gefunden werden.

Anregungen für anstehende Aufgaben des Reallabors

An Tisch 1 wurde der für das Projekt allgemein gültige Wunsch formuliert, ein Handbuch zu erstellen, welches nachfolgenden Projekten als konkrete Durchführungshilfe für ähnliche Maßnahmen dienen kann. Weiterhin wurde eine bisher nicht gegebene öffentliche Verfügbarkeit und die Aufbereitung von bestehenden Daten aus bereits durchgeführten Erhebungen, beispielsweise der SSB, gewünscht. Die Schaffung eines integrierten Informations- und Recherchesystems wäre in diesem Zusammenhang sinnvoll. Geklärt werden müsse auch die Frage, wie die Evaluation der erreichten Ziele

stattfinden kann. Insbesondere für die Messung von Bewusstseinsveränderungen mit der Intervention als isoliertem Kausalfaktor wurde bisher keine Lösung gefunden.

Der Versuch, die synergetische Vernetzung der Akteure zu intensivieren, hat sich bereits in einigen Fällen als vielversprechend erwiesen. So soll eine Kooperation zwischen den Organisatoren der Critical Mass Stuttgart und dem Theater Rampe aufgebaut werden, die IHK und e-mobil BW könnten sich zudem eine Zusammenarbeit mit der Lastenradinitiative Stuttgart vorstellen. Das Reallabor will die Entstehung neuer Partnerschaften aktiv fördern und diese weiterhin strategisch unterstützen. Zivilgesellschaftliche Initiatoren würden insbesondere den Dialog mit der Stadtverwaltung gerne erheblich ausweiten, um die Mobilitätsthemen, denen sie sich widmen, kooperativ behandeln zu können und mehr Akzeptanz und Unterstützung für ihre Projekte zu erhalten.

Nach zahlreichen Ideen und Anregungen bedankt sich das Reallabor-Team der Universität Stuttgart herzlich bei allen Teilnehmenden des Workshops und freut sich auf die weitere konstruktive Zusammenarbeit. Das Ergebnis dieses einen Nachmittags zeigt, wie viel Potenzial und kreative Energie in Stuttgarts Mobilitätsinitiativen steckt und steigert die Hoffnung, gemeinsam den Wandel zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilitätskultur zu gestalten und damit Stuttgart zu einer lebenswerteren Stadt zu transformieren.



Die Ergebnisse aller Thementische wurden schließlich im Plenum gesammelt und von jeweils einem Teilnehmenden vorgestellt und diskutiert.

ANHANG I: SAMMLUNG DER PROJEKT- UND EXPERIMENT-IDEEN

KAMPAGNEN, AUFKLÄRUNG UND INFORMATION / KOMMUNIKATION UND DIALOG

Planspiel zur Radverkehrsentwicklung mit der Verwaltung und Bürgerinnen und Bürgern.

bisher schwer zugängliche Daten und Zahlen, z.B. über Fahrgastquoten, aufbereiten und öffentlich machen

Testweise vielfältige Ausleihangebote für die letzte Meile an ÖPNV-Umsteigepunkten (Fahrrad- oder Car-Sharing-Mitgliedschaften über Lastenräder bis hin zu Longboards, Einrädern, Segways oder Rollern).

Schilder mit verschiedenen Informationen für verschiedene Zielgruppen.

Kampagne: Fahrradfahrer als „Helden“ feiern (Vorteile des Radfahrens mehr ins öffentliche Bewusstsein rücken und Radfahrer ermutigen)

Wegeleitsystem, welches auf Attraktionen hinweist.

Dauervisualisierungen („Feinstaubalarm“).

Bildung von Fahrgemeinschaften durch Imagewerbung fördern.

„Smartphone-Pfad“, mit QR-Codes im öffentlichen Raum: vermitteln Wissen über die Orte, weisen den Weg etc.
- QR-Codes zur Verfügung Stellung bestimmter Mobilitätsdaten an bestimmten Orten (im Idealfall Live Data).
- Einrichtung sozialer Räume und Diskussionsforen an bestimmten Orten.
- QR-Codes als Sammelspot für Interventionsideen zu dem jeweiligen Raum/Ort.
- QR-Codes in Zusammenhang eines mobilitätsbezogenen Spiels im Stadtraum (ggf. Kopplung mit UMC-App).

Werbekampagne für das Parken am Stadtrand (sofern die Infrastruktur dafür gegeben ist).

Fakten und Zahlen als Überzeugungswerkzeug zu nutzen. (z.B. Verkehrszählung als Grundlage für den Umbau eines Stoppschildes in der Tübinger Straße von der Radroute auf die Autospur)

Bewusstseins-Offensive für gesundheitsfördernde und nachhaltige Mobilität

Einzelhändler von potenziellen Vorteilen für das Geschäft überzeugen.

BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT UND ORGANISATIONSSTRUKTUREN

einrichtungswert Portale anbieten, um die Bildung von Fahrgemeinschaften zu erleichtern z.B. Einrichtungseigene Gruppe beim Fahrgemeinschaftsdienst flinc

Fahrradwerkstatt für Mitarbeiter einrichten

umfangreiche wissenschaftliche Analyse über das Mobilitätsverhalten der Angestellten bzw. Studierenden

Alternativen zum privaten Pkw der Unternehmensleitung und den Mitarbeitern vorstellen:

Große Unternehmen könnten Shuttledienste zu P+R Parkplätzen für Mitarbeiter anbieten.

Investoren finden für ein Kilometergeld für Fahrradpendler

Lastenräder: innerstädtisch eine Alternative für Kleintransporte. Hemmungen abbauen: simples Buchungssystem für den Verleih, Schulungen zur Handhabung und Elektromotor-Unterstützung.

einen privaten Car-Sharing Hub einrichten

ÖPNV-Nutzung für den Weg zur Arbeit subventionieren (Jobticket).

firmeninterne Wettbewerbe für nachhaltige Anreisen

Ergänzung der Firmenflotte durch E-Fahrzeuge (auch Pedelecs)

Fahrgemeinschaften bevorzugen,

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN UND AUFWERTUNG VON STADTRAUM

systematische Erhebung und ggf. auch räumliche Restrukturierung der P+R-Parkplätze in der Stuttgarter Umgebung (der Verband Region Stuttgart arbeitet bereits an dieser Thematik).

Umwandlung von Parkflächen in nutzbaren und qualitativen Stadtraum

Nutzung von Stellplätzen zum Parken von Lastenrädern (Platzeffizienz demonstrieren).

gezielte Aufwertung und Verbesserung bestehender öffentlicher Räume, die über mangelhafte Qualitäten verfügen.

Verbesserung von Reparaturmöglichkeiten durch offene Selbsthilfewerkstätten, Luftpumpen im öffentlichen Raum etc.

Öffnung des Rosenstein-tunnels für Radverkehr.

Schaffung kurzer Laufdistanzen ohne Umwege und Hindernisse (könnten vorher als temporäre experimentelle Interventionen getestet werden)

Bereitstellung breiter Gehwege mit sicheren Querungsmöglichkeiten.

Schaffung eines dichten Netzes aus Leih- und Ladestationen für Pedelecs.

Einführung eines (zunächst temporären) Fahrradstreifens als Schnellverbindung auf der B14. (auch als Kunstprojekt in Kooperation mit dem Theater Rampe) zur Entschärfung der Verkehrslage im Schlossgarten

TEMPORÄRE UND REGELMÄSSIGE AKTIONEN

- # „Flanierend“ Wege zu Fuß durch die Stadt aufzeigen und neue Orte kennenlernen.
- # Einen Aktionstag, an dem die Geschäfte in der Innenstadt eine Flotte von Lastenrädern nutzen, durchführen
- # Straßenfeste (in S-West) von Hinterhöfen auf die Straßen verlagern.
- # Ein autofreier Tag in Stuttgart
- # gemeinsame Aktionen und Aktivismus, (z.B. Critical Mass)
- # Beim Kauf einer Eintrittskarte im Theater Rampe eine kostenlose Fahrt mit dem E-Bike (oder Velotaxi etc.) anbieten.
- # -Preis Ausschreiben mit nachhaltigen Mobilitätspreisen (z.B. Bahncard/ PolyGo-Mobilitätskarte).
- # Marienplatz für eine Intervention im öffentlichen Raum zu nutzen, die Menschen dazu bringt, ihre Mobilitätsroutinen zu verlassen und sich Gedanken über die Bewegung im Stadtraum zu machen

VERHALTENSWEISEN UND ROUTINEN / BEOBACHTUNG UND ANALYSE

- # Einzelpersonen oder Familien mehrere Wochen Zugang zu alternativen Mobilitätsoptionen zum privaten Pkw verschaffen, z.B. durch Netzkarten oder Sharing-Mitgliedschaften; Nutzung des alternativen Angebots und Meinungsbildung erfassen und wissenschaftlich auswerten.
- # Aktion „Kinder zu Fuß zum Kindergarten“ (siehe Projekt in Bad Boll mit dem Kindergartenverband und die Aktion „Kindermeilen“ des Klimabündnisses)
- Mobilitätsrelevante Veränderungen, die in der Stadt ohnehin stattfinden, für Experimente zu nutzen und wissenschaftlich zu begleiten. (z.B. Straßensperrungen durch Bauarbeiten oder Abriss des Rathausparkhauses)
- # Hemmschwellen, Motivationen und Überzeugungen im Bereich ÖPNV erforschen und abbilden (Intensive Befragungen von Autofahrern)
- # dynamische Geschwindigkeitsanzeige mit Smileys (z.B. an der Schwabschule): Daten auswerten. (wie viel Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer fahren zu schnell, Effekt des Schildes).

ANHANG II: PLAKATE DER TISCHDISKUSSIONEN



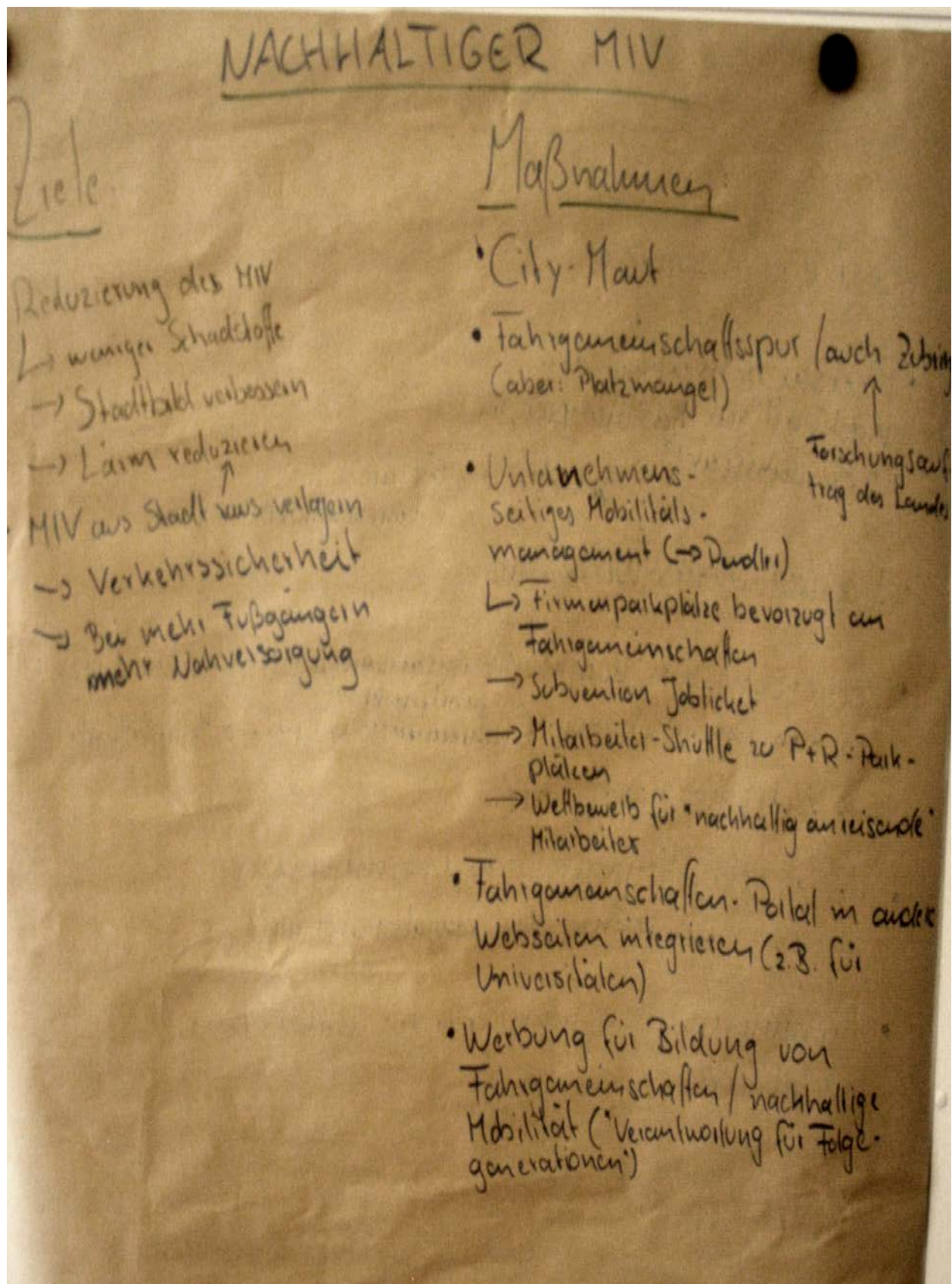
Tisch 1: Attraktive Stadt- und Mobilitätsräume



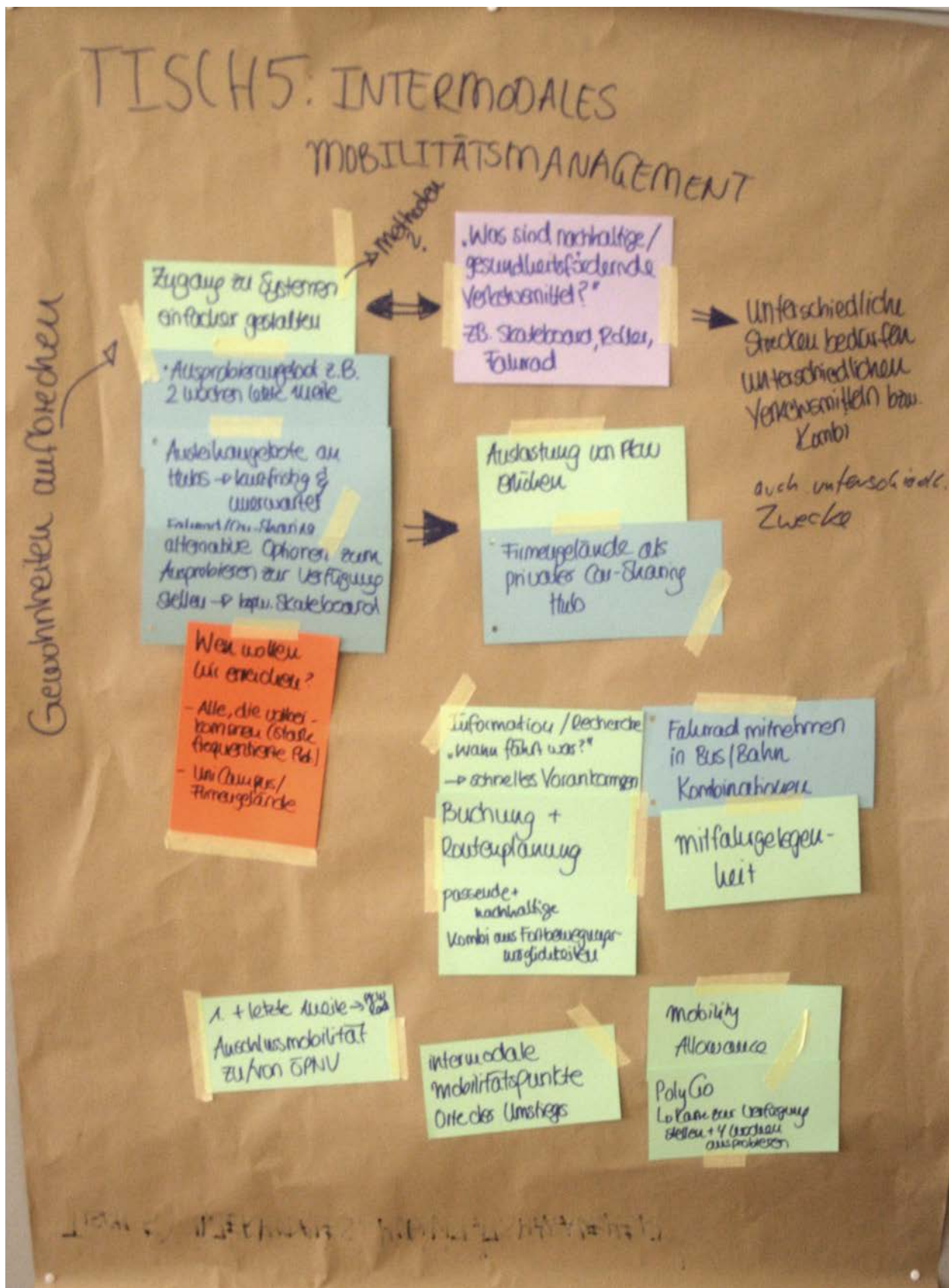
50



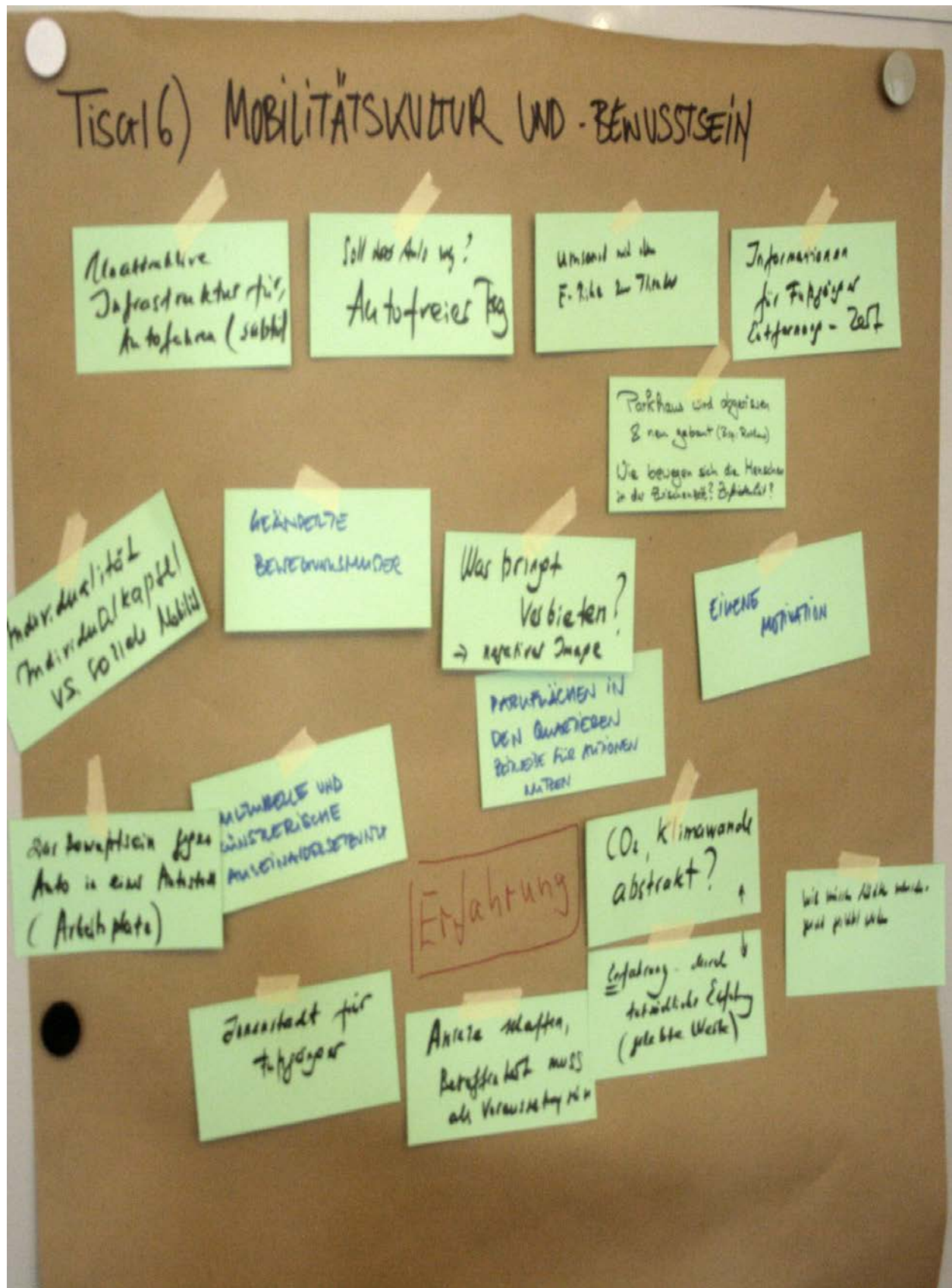
Tisch 3: Effizienter und komfortabler ÖPNV



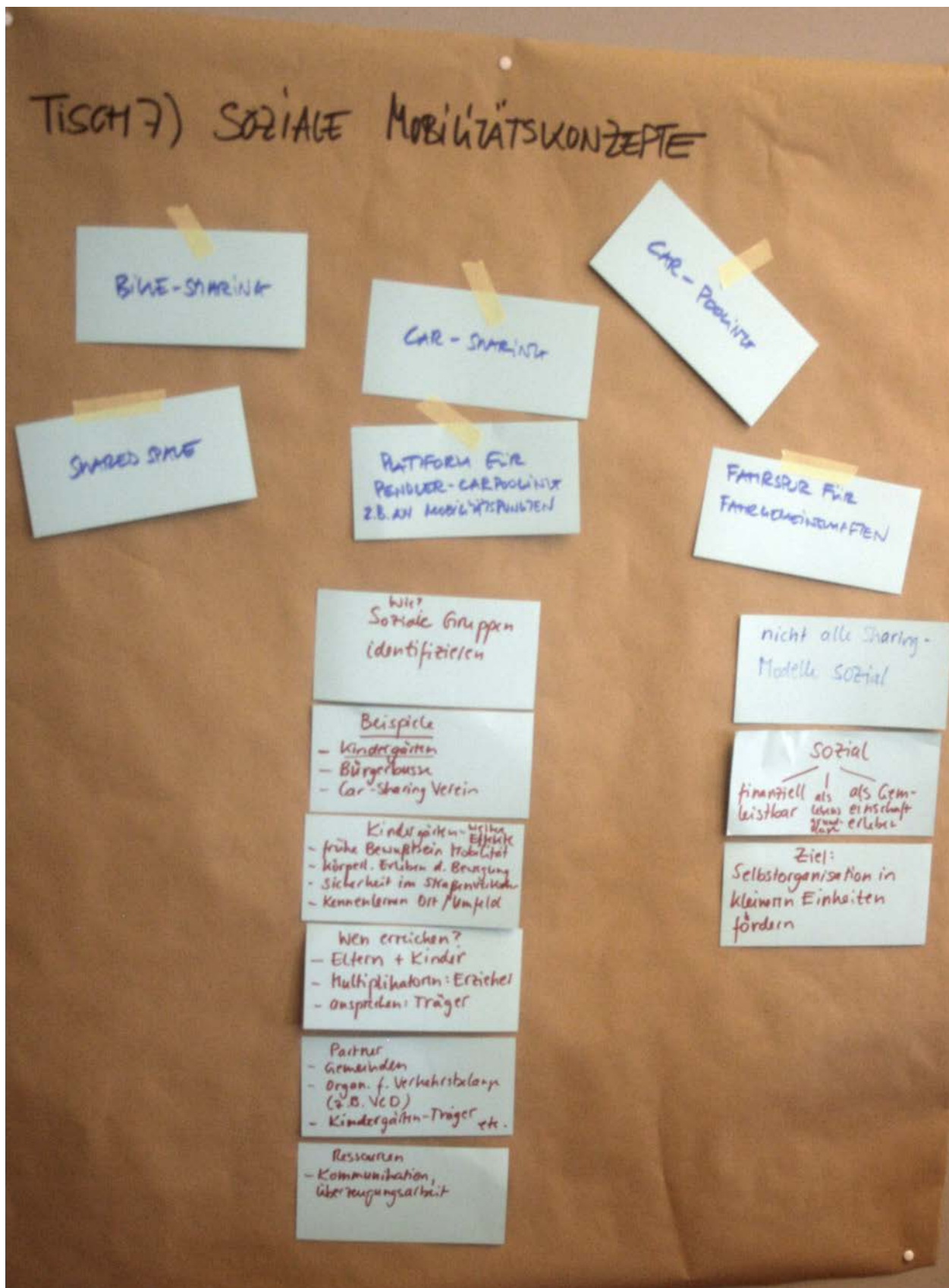
Tisch 4: Nachhaltiger MIV



Tisch 5: Intermodales Mobilitätsmanagement



Tisch 6: Mobilitätskultur und -Bewusstsein



Tisch 7: Soziale Mobilitätskonzepte

ANHANG III: LISTE DER TEILNEHMENDEN



Teilnehmer	Institution
Edgar Augel	Stadtmobil
Alexandra Bading	Wirtschaftsförderung Region Stuttgart
Thomas Becker	Plattsalat West / Freies Lastenrad
Götz Bopp	IHK Stuttgart
Sven Domroes	Fahrgemeinschaft.de
Oliver Dümmler	VVS
Lutz Engel	e-mobil BW
Norbert Fröschle	Fraunhofer IAO
Lenz Görgen-Heitkamp	Greening Stuttgart
Tilman Häuser	Moovel GmbH
Ralf Häußler	Evangelische Landeskirche
Christine Heinke	Rektorat Universität Stuttgart
Carolin Herdtle	SI-Forschungsgruppe Mobilität
Michael Käufl	Mit Rad Stuttgart
Andreas Kegreiß	Pro Bahn
Conny Krieger	Electrify-BW, Fahrlehrerin
Jan Lutz	OK_Lab Stuttgart / Carl vs. Karl
Siegfried Merkel	Naturfreunde Radgruppe
Ulrike Möhrle	Naturfreunde
Peter Pipiorke	Naturfreunde Radgruppe
Raphael Reimann	Moovel GmbH
Rica Rieth	Fraunhofer IAO
Clemens Rudolf	Lastenrad Stuttgart

Florian Rzepkowski	Theater Rampe
Arne Seyboth	Stadtplanungsamt Stuttgart
Oliver Siemoneit	Hochschule Esslingen
Walter Vogt	Movilization
Andreas Wenzel	Welthaus
Ursula Werner	Treffpunkt 50+

Moderatoren (Universität Stuttgart)

Raphael Dietz (SI)	Astrid Ley (SI)
Marius Gantert (ILPÖ)	Marco Sonnberger (ZIRIUS)
Julia Hartmann (ILPÖ)	Natalia Pfau (IZKT)
Constanze Heydkamp (IAO)	Eric Puttrowait (ILPÖ)
Wei Jiang (SI)	Elke Uhl (IZKT)
Daniela Kahlert (INSPO)	



Die Teilnehmenden und Moderatorinnen und Moderatoren des Workshops.

IMPRESSUM



Herausgeber:

Future City Lab
Universität Stuttgart
Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur

Projektkoordination:

Dip.-Ing. Marius Gantert
mg@ilpoe.uni-stuttgart.de

Institut für Landschaftsplanung und Ökologie (ILPÖ)
Keplerstraße 11 D-70174 Stuttgart

Tel + 49 (0) 711 685 83380
Fax +49 (0) 711 685 83381

www.uni-stuttgart.de/reallabor-nachhaltige-mobilitaetskultur
info@rnm.uni-stuttgart.de

Text:

Raphael Dietz
Marius Gantert
Julia Hartmann
Constanze Heydkamp
Natalia Pfau
Eric Puttrowait
Dr. Marco Sonnberger
Dr. Elke Uhl

Redaktion:

Julia Hartmann
Marius Gantert
Eric Puttrowait

Gestaltung:

Marius Gantert
Eric Puttrowait

Fotos:

Eric Puttrowait

Illustrationen:

Julia Hartmann

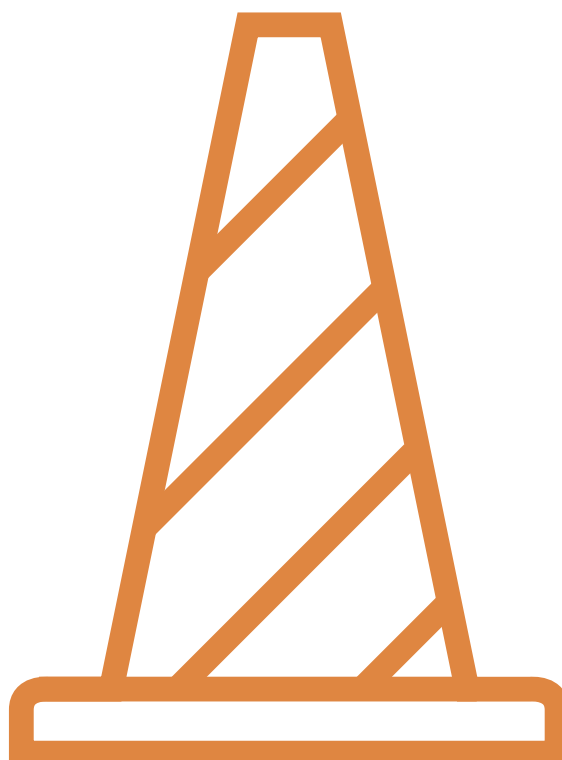
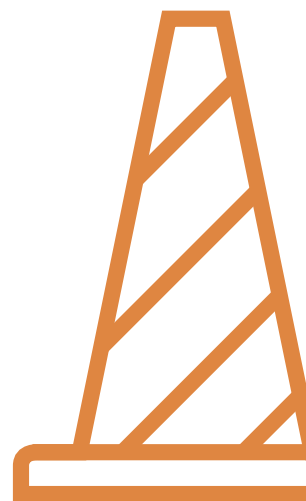
Stand:

15. September 2015



REALLABOR FÜR
NACHHALTIGE
MOBILITÄTSKULTUR

Future City Lab
Universität Stuttgart



r-n-m



Universität Stuttgart