

Planung des Bürgerforums – Planungsgespräch am 30.9.20 – 8.00 bis 9.30 Uhr

Teilnehmer: Herr Bantzhaff, Herr Pohl, Herr Sippel, Herr Dörr – entschuldigt: Herr Brinker

Sehr geehrter Herr Bantzhaff, sehr geehrter Herr Pohl, sehr geehrter Herr Sippel,

in unserem Gespräch wurde meiner Erinnerung der Schwerpunkt auf **Frage des methodischen Aufbaus der Veranstaltung**. Wir waren uns einig, dass es mehrere ca. 20-minütige Inputs geben soll. Wir sprachen von drei Inputs. Damit die Veranstaltung als Forum bezeichnet werden kann, war dann die Frage, wie die Teilnehmer*innen aktiv einbezogen werden können.

Klar war – so die Aussage von Herr Sippel -, dass eine klassische Gruppenarbeit mit den Corona-Auflagen nicht vereinbar ist. Deswegen kamen wir schließlich zur Überlegung, dass die Teilnehmer*innen aufgefordert werden, sich in schriftlicher Form – über Moderationskärtchen - zu den Inputs – in unterschiedlichen Farben – äußern sollten: Verständnisfragen, allgemeine Fragen und Statements/Positionierungen. Diese Kärtchen sollten dann in einer Pause eingesammelt und sortiert werden. Ausgewählte Verständnisfragen, allgemeine Fragen und Statements/Positionierung sollten dann nach der Pause an das Plenum und auch das Podium zurückgespiegelt werden – und von den Input-Geber*innen – selektiv – aufgegriffen werden.

Eine Rolle spielte auch die Überlegung, wie wir aus den Ergebnissen des Bürgerforums zu den Themen der Fachforen kommen. Die einfachste Lösung wäre, die anschließenden Fachforen modal nach Verkehrsarten (Fußgänger- und Radverkehr; ÖPNV, motorisierter Individualverkehr) zu gliedern. Wir sind meiner Erinnerung nach (m.E.n.) so verblieben, dass wir festhielten, die Themen der Fachforen müssten nicht bereits am Ende des Bürgerforums kommuniziert werden. Wichtig war mir, dass das Bürgerforum interessierte Teilnehmer*innen so stark motiviert, dass sie – über die Teilnahme hinaus – bereit sind, sich in einen anschließenden Arbeitsprozess einzubringen.

Zur Zielgruppe hatten wir (m.E.n.) etwas unterschiedliche Vorstellungen. Ich war der Auffassung, dass das Bürgerforum hauptsächlich von Menschen besucht wird, die von der Notwendigkeit der Verkehrswende bereits überzeugt sind. Herr Pohl betonte, ihm ginge es auch darum, Menschen anzusprechen, die sich noch nicht so eindeutig positioniert hätten.

Zum Inhalt der Veranstaltung haben wir (m.E.n.) über bestimmte Begriffe gesprochen. Herr Sippel erwähnte anfänglich meiner Erinnerung nach, der erste Input solle – nicht im Gestern und Heute verhaftet – sich mit der Zukunft der Mobilität befassen. Herr Pohl und Herr Bantzhaff ergänzten, die Zukunftsvision müsse natürlich auf Kirchheim heruntergebrochen werden und ein integrierter Ansatz sei wichtig, der die demographische Entwicklung, stadtplanerische Aspekte („Stadt der kurzen Wege“) und Mobilitätsplanung zusammendenke.

Reflexion des Gesprächs mit Herrn Brinker

Im Nachgang zu unserem Planungsgespräch zum Bürgerforum Mobilität (27.1.2021) wurde mir klar, weswegen ich am Ende zweimal äußerte, mir sei noch nicht ganz klar, worum es inhaltlich im Bürgerforum gehen sollte.

Wir hatten die Ziel-Dimension und die Transformationsfrage nicht angesprochen. Zu dieser Ziel-Dimension und zur Transformationsfrage liegen bereits sehr viele Überlegungen vor.

- a) **Studie „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“**

Wir – die Initiative „Kirchheim anders mobil“ - hatten im Rahmen der Mobilitätstage 2019 am 12.4.19 den Projekträger der Studie „Mobiles Baden-Württemberg“, Klaus Amler zu Gast im Spitalkeller der VHS. Amler stellte uns die Studien vor. <https://kirchheim.forum2030.de/events/kirchheimer-aktionstage-im-april-2019-neue-mobilitaetskultur-vortrag-diskussion-mobiles-baden-wuerttemberg/>

Im Frühjahr 2015 hat die Baden-Württemberg Stiftung auf Anregung und in Kooperation mit dem BUND Baden-Württemberg die Studie „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ ausgeschrieben. Die Studie beschreibt für Baden-Württemberg mögliche Transformationspfade bis 2030 und 2050. Sie identifiziert die zugrundeliegenden Weichenstellungen und Maßnahmen für den Mobilitätsbereich und die davon betroffenen Wirtschaftszweige. Sie überprüft die Maßnahmen hinsichtlich ihrer ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit.

Ein Gremium aus 19 Interessensvertreter*innen der Automobilwirtschaft, von Zulieferern, Verkehrsunternehmen, Arbeitnehmervertretern, Umwelt- und Sozialverbänden war intensiv in die Entwicklung der Szenarien- und Transformationspfade eingebunden. Ein wissenschaftlicher Projektbeirat aus elf Expertinnen und Experten der Bereiche Verkehrswissenschaft, Umweltwissenschaft, Raumplanung, Automobilwirtschaft, Makroökonomie, Soziologie und Politikwissenschaft trug dazu bei, dass das Thema "Nachhaltige Mobilität" in all seinen Facetten umfassend behandelt wurde.

Es wurden drei **Transformationsszenarien** entworfen:

- Szenario „**Neue Individualmobilität – privat und komfortabel unterwegs**“ (**NIM**). Hier wird das Problem des Klimawandels und der Treibhausgase vor allem technisch angegangen. Die Verkehrsteilnehmer*innen müssen ihr Alltagsverhalten nicht gravierend ändern.
- Szenario „**Neue Dienstleistungen – kreative Geschäftsmodelle, geteilte Fahrzeuge**“ (**NDL**). Hier wird davon ausgegangen, dass vor allem die soziale Innovation des Fahrzeug-Sharings im Alltag und die Sharing-Ökonomie stark zunehmen.
- Szenario „**Neue Mobilitätskultur – kürzere Wege, flexible öffentliche Systeme**“ (**NMK**). Das ambitionierteste Szenario geht davon aus, dass deutliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten unter Einbeziehung von Suffizienz-Ansätzen gelebte Alltagspraxis werden.

Für die drei Szenarien wurden in einem **ersten Schritt** für die Jahre 2030 und 2050 die Personenverkehrsnachfrage, die Güterverkehrsnachfrage und der Luftverkehr abgeleitet.

Anschließend wurden die Motorisierungsraten, Neuzulassungen, die PKW-Bestände und LKW-Bestände modelliert. Aufbauend auf den Fahrzeugbeständen und Fahrleistungen konnten die Endenergiebedarfe, die Emissionen des Verkehrssektors sowie deren Vorketten bzw. Materialbedarfe (Ressourcenbedarfe) in den Szenarien berechnet werden.

Zusätzlich wurden die externen Kosten betrachtet. Dazu gehören beispielsweise Klimakosten von CO₂-Emissionen oder die Gesundheitskosten, verursacht durch Luftschadstoffe oder Verkehrslärm.

In einem **letzten Arbeitsschritt** wurden dann die ökonomischen Analysen mittels eines Wertschöpfungs- und Prozessmodells durchgeführt und die Effekte der unterschiedlichen Szenarien auf Umsatz, Wertschöpfung und die Beschäftigung in Baden-Württemberg abgeleitet.

Alle drei Szenarien weisen deutliche Unterschiede bei den ökologischen, sozialen und ökonomischen Wirkungen auf.

Das Szenario „Neue Mobilitätskultur“ kommt den Zielen einer ökologisch und sozial gerechten Nachhaltigkeit am nächsten. Die Langfristziele für 2050 für den Klimaschutz und den

Endenergieverbrauch werden zwar in allen Szenarien erreicht. **Jedoch erfüllt nur das Szenario NMK die jeweiligen Ziele für das Jahr 2030.**

Die Ergebnisse zeigen, dass der Weg zu einer in Baden-Württemberg und global verträglichen Mobilität innerhalb der ökologischen und gesundheitlichen Belastungsgrenzen nur mit einem deutlichen Rückgang der Pkw-Fahrleistung und des Pkw-Bestandes gelingen kann.

Im Szenario „**Neue Mobilitätskultur**“ **reduziert sich die Anzahl der Pkw im Bestand bis 2030 um 36 Prozent und bis 2050 auf rund ein Sechstel**, die Fahrleistung der Pkw – privat und geteilt – auf 55 Prozent bis 2030 und 30 Prozent bis 2050.

In diesem Szenario wird eine **Reduktion der direkten CO₂-Emissionen von 45 Prozent bis 2030 und 100 Prozent bis 2050 erreicht**, der Endenergiebedarf sinkt um 42 Prozent bis 2030 und 80 Prozent bis 2050.

Alle drei Szenarien führen zu deutlichen Rückgängen bzw. niedrigeren Wachstumsraten der Verkehrsleistung. Dies führt im Endeffekt zu einer Reduktion bzw. einem verminderten Wachstum des Mobilitätsmarktes, so dass in allen drei Szenarien negative Effekte für die Beschäftigung auftreten. **Die Beschäftigungsverluste in der Automobilwirtschaft nehmen mit dem Grad der ökologischen Nachhaltigkeit der Szenarien zu und sind im Szenario „Neue Mobilitätskultur“ am größten.**

b) 5-Punkte-Maßnahmenplan von Verkehrsminister Winfried Hermann

In einem Interview mit der Südwestpresse, das am 8. Juni 2019 auch im Teckbote veröffentlicht wurde, sprach sich Verkehrsminister Winfried Hermann für einen 5-Punkte-Plan aus.

Ich gebe einen zentralen Teil des Interviews hier wieder:

„Herr Hermann, welchen Beitrag kann der Verkehr im Land zum Klimaschutz leisten?“

Winfried Hermann: Im Moment leistet er gar keinen Beitrag. Im Gegenteil: In den letzten 30 Jahren ist der Treibhausgas-Ausstoß des Verkehrssektors angestiegen, eigentlich hätte er deutlich sinken müssen. Deshalb ist höchste Alarmstufe. Wir müssen endlich Maßnahmen ergreifen, das zu ändern.

Das deutsche Ziel lautet, im Jahr 2030 verglichen mit 1990 40 Prozent weniger Treibhausgase im Verkehrsbereich auszustoßen. Wie soll das gehen?

Winfried Hermann: Das geht nur mit erheblichen Veränderungen und Anstrengungen. Wir **haben fünf ambitionierte Eckpunkte** erarbeitet:

- Bis 2030 muss doppelt so viel mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren werden wie heute,
- jedes dritte Auto muss klimaneutral fahren,
- in Städten müssen um ein Drittel weniger Autos fahren,
- jeder zweite Weg unter fünf Kilometern muss mit eigener Körperkraft – ob zu Fuß, per Rad oder Tretroller – zurückgelegt werden, und schließlich
- muss jede dritte Tonne Fracht klimaneutral transportiert werden.

Mit Verlaub, diese Ziele sind nicht ambitioniert, sondern unrealistisch.

Winfried Hermann: Wenn das unrealistisch ist, dann ist Klimaschutz nicht zu machen. Ich glaube, es ist sehr anspruchsvoll, aber machbar.“

Konzeptvorschlag für die Gestaltung des Bürgerforums

Vorstellung und Diskussion der Studie „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“, z.B. durch Mitautorin Dr. Jutta Deffner, seit 2005 am [Institut für sozial-ökologische Forschung](#) (ISOE), Leiterin des Forschungsschwerpunkts Mobilität und Urbane Räume. Schwerpunkt sollte dabei auf die Szenarien 2 und vor allem 3 gelegt werden. Einbezug des 5-Punkte-Plans von Verkehrsminister Hermann.

Bildung von Fachforen, welche in einem Arbeitsprozess bis Herbst 2021 die Grundlagen für einen kommunalen Maßnahmenplan erarbeiten, der sich innerhalb des 10-Jahreszeitraums von heute bis 2030 auf drei Ziele konzentriert:

- Verdoppelung der ÖPNV-Nutzung
- Reduktion der PKWs um 33%
- 50 Prozent aller Wege unter fünf Kilometern werden mit eigener Körperkraft zurückgelegt – ob zu Fuß, per Rad oder Tretroller.

Einbringen der Ergebnisse der Fachforen in ein weiteres Bürgerforum Mobilität im Herbst 2021.

Mit bestem Gruß

Hans Dörr

4.10.20