

Stenografischer Bericht

öffentlich

24. Sitzung – Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

14. November 2022, 10:04 bis 12:14 und 12:40 bis 13:36 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Sabine Bächle-Scholz (CDU)

ordentliche Mitglieder:

CDU

Sabine Bächle-Scholz
Dirk Bamberger
Heiko Kasseckert

stellvertretende Mitglieder:

CDU

Birgit Heitland

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SPD

Tobias Eckert
Knut John

SPD

Gernot Grumbach

AfD

Arno Enners
Klaus Gagel

AfD

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas

Freie Demokraten

DIE LINKE

Axel Gerntke

DIE LINKE

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU:	Sina Kunkel
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:	Frank Müller
SPD:	Sven Bingel
AfD:	Fabian Flecken Klaus-Peter Kaschke
Freie Demokraten:	Falco Hartard
DIE LINKE:	Sebastian Scholl

Landesregierung:

HMWEVW

MinR Dr. Christian Langhagen-Rohrbach

Ständige Sachverständige:

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

Dr. Jutta Deffner

Prof. Dr. Barbara Lenz

Dr.-Ing. Georg Gickeleiter

Dieter Posch

Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Ständige Beratende Mitglieder:

Institution	Name	Anwesenheit
Hessischer Landkreistag	Dr. Michael Koch (Direktor)	
Hessischer Städtetag	Sandra Schweitzer (Referatsleiterin)	teilgenommen
Hessischer Städte- und Gemeindebund	Johannes Heger (Geschäftsführer)	teilgenommen
House of Logistics & Mobility GmbH (HoLM)	Michael Kadow (Geschäftsführer)	
LAG ÖPNV Hessen	Prof. Dr. Tom Reinhold (Geschäftsführer)	
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)	Sabine Herms (Leiterin Bereich Strategie und Presse)	teilgenommen
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Prof. Knut Ringat (Geschäftsführer)	
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Christine Haban (Sachbearbeiterin der Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe)	teilgenommen
Regionalverband FrankfurtRheinMain	Rouven Kötter (Erster Beigeordneter und Mobilitäts- dezernent)	teilgenommen
Zweckverband Raum Kassel		

Sachverständige:

Sabine Schröder

Theo Jansen

Dipl.-Ing. Heike Mühlhans

Protokollierung: Swetlana Franz
Sonja Samulowitz
Marion Schmieder

Inhaltsverzeichnis:

1. Anhörung zum Thema „Instrumente und Organisation“

Sachverständige:

Beteiligung und Partizipation:
Beteiligungsmethoden und -prozesse

Sabine Schröder
nexus-Institut
Berlin

S. 6

Öffentliches Verkehrsmanagement

Theo Jansen
Zukunftsnetz Mobilität NRW
Köln

S. 26

Dipl.-Ing. Heike Mühlhans
ivm GmbH
Frankfurt am Main

S. 41

1. Anhörung zum Thema „Instrumente und Organisation“

Vorsitzende: Ich begrüße Sie alle zur 24. Sitzung unserer Enquetekommission. Auf der heutigen Tagesordnung steht eine Anhörung zu dem Thema „Instrumente und Organisation“. Wir gehen gleich in medias res. Wir fangen mit dem Vortrag von Frau Sabine Schröder an.

Frau Schröder, Sie sind uns zugeschaltet. Herzlich willkommen! Sie sind im nexus Institut, Berlin, für den Bereich „Raum und Gesellschaft“ zuständig und begleiten die Erstellung vieler nationaler und internationaler Berichte auf den Gebieten nachhaltige Stadtentwicklung, Klimawandel und Klimaschutz sowie Mobilität und Logistik, wobei das immer mit dem Fokus auf der Entwicklung verbunden ist. Die Frage, wohin das alles geht, ist für uns spannend. Insofern gebe ich Ihnen sehr gerne das Wort. Bitte schön.

Frau **Schröder:** Schönen guten Morgen! Vielen Dank für die Vorstellung und vielen Dank für die Einladung zu dieser Sitzung der Enquetekommission. Ich freue mich sehr, Ihnen heute etwas berichten zu können. Wie Sie schon erwähnt haben, werde ich etwas zu dem Thema „Beteiligung und Beteiligungsprozesse“ sagen, wobei der Fokus auf der Mobilität liegt.

Präsentation Frau Schröder siehe Anlage – Folie 2: „nexus Institut“

Ich möchte zwei Sätze zum nexus Institut sagen. Das nexus Institut ist ein in Berlin ansässiges Institut mit dem Schwerpunkt auf Beteiligung und Beteiligungsprozessen. Wir sind seit mehr als 20 Jahren mit diesem Thema befasst. Das Institut wurde von Peter Dienel gegründet, der auch die Planungszellen mit entwickelt hat – ein Verfahren mit zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern.

Wir arbeiten sehr anwendungsorientiert und praxisnah. Das heißt, wir entwickeln Konzepte und Strategien zur Beteiligung. Wir führen auch Beteiligungsprozesse durch, moderieren sie und dokumentieren sie.

Unsere Anwendungsgebiete sind vielfältig. Sie haben es schon gesagt, als Sie mich begrüßt haben: Ich bin Leiterin des Bereichs „Raum und Gesellschaft“. In meinem Bereich geht es also um alles, was im weitesten Sinne mit Raum zu tun hat: Stadt- und Regionalentwicklung, nachhaltige Mobilität, aber auch Klimaschutz und Klimawandel. Aber wir behandeln am nexus Institut noch viele andere Themen partizipativ, und zwar lokal, also mit den Vertretern der Kommunen, aber auch auf der Landesebene, der Bundesebene und international.

Folie 3: „Einordnung Beteiligung/Partizipation“

Zur Einordnung. Partizipation bedeutet die freiwillige Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern am politischen Leben im weitesten Sinne, wodurch sie Einfluss auf Entscheidungen im politischen Leben nehmen können. Zum einen ist das die Beteiligung an Wahlen oder, wenn es um die di-

rekte Demokratie geht, an Volksentscheiden, zum anderen bedeutet es die Mitarbeit z. B. in Parteien oder in Interessenverbänden. Es kann sich aber auch um eine informelle Beteiligung etwa im Rahmen von Planungsprozessen handeln. Darauf werde ich in meinem Vortrag den Fokus legen. Idealerweise findet das Ganze durch den Austausch und das Abwägen von Argumenten statt, also in einem diskursiven Prozess.

Insgesamt kann man sagen, dass in den letzten Jahren der Wunsch nach Beteiligung in der Bevölkerung sehr stark gewachsen ist. Es gibt viel mehr Beteiligungsprozesse und Beteiligungsveranstaltungen. Die Anforderungen an die Beteiligung sind gewachsen. In den Behörden wird der Wunsch stärker, Beteiligungsprozesse durchzuführen.

In diesem Kontext ist es ganz wichtig, darauf hinzuweisen, dass Mobilität und Verkehr bei Beteiligungsverfahren Themen von besonderer Relevanz sind; denn von Mobilität und Verkehr sind eigentlich alle Menschen betroffen. Jeder Mensch ist in irgendeiner Form mobil, und die Planungen und Veränderungen, die in dem Bereich stattfinden, haben eigentlich fast immer relevante Auswirkungen auf die Lebensrealität. Wir machen regelmäßig die Erfahrung, dass, auch wenn es in Beteiligungsprozessen um mehrere unterschiedliche Themen geht, Mobilität und Verkehr immer besonders relevant sind. Über sie wird häufig auch besonders kontrovers diskutiert. Diese Themen stoßen immer auf besonders viel Interesse, und es gibt eine hohe Motivation, sich zu beteiligen.

Folie 4: „Formen: formelle und informelle Beteiligung“

Ich habe es gerade angesprochen: Es gibt die formelle, also die gesetzlich geregelte Beteiligung, z. B. durch Wahlen, durch direkte Demokratie in Form von Volksentscheiden, aber auch durch die formelle Beteiligung in der Bauleitplanung. Daneben gibt es die informelle Beteiligung, die gesetzlich nicht geregelt ist, wobei es um Proteste, Initiativen und soziale Bewegungen geht. Mein Fokus liegt heute auf der deliberativen informellen Beteiligung, die in ganz unterschiedlichen Formaten zusätzlich und auf freiwilliger Basis zu der gesetzlichen Beteiligung erfolgt. Heute werde ich darauf eingehen, wie man die formelle Beteiligung bei Infrastrukturplanungsprozessen durch informelle Beteiligung ergänzen sollte.

Folie 5: „Frühzeitige informelle Beteiligung“

Ich möchte kurz darauf hinweisen, dass es nach 2013 eine Änderung am Verwaltungsverfahrensgesetz gab. Es wurde eine neue Rechtsgrundlage für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung geschaffen. Das heißt, die Behörden sollen darauf hinwirken, dass in Planungsprozessen eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, noch vor den formellen Verfahren, stattfindet. Es ist eine Sollvorschrift, aber es soll eben darauf hingewirkt werden. Deswegen gibt es jetzt auch vermehrt Bemühungen, in Planungsprozessen informelle Beteiligungsverfahren durchzuführen.

In der Praxis ist es häufig so, dass im Rahmen von Planungsprozessen Informationsveranstaltungen durchgeführt werden, in denen Rückfragen gestellt werden können. Aber meistens finden die zu einem relativ späten Zeitpunkt statt, zu dem vieles schon feststeht. Der Fokus liegt dann

auf dem Informieren der Bürgerinnen und Bürger, und es gibt eigentlich nicht mehr viele Beteiligungsspielräume, über die Bürgerinnen und Bürger noch Einfluss nehmen können. Idealerweise sollte das nicht der Fall sein. Das heißt, in Planungsprozessen, die mitunter sehr lange dauern, ist es wichtig, eine frühzeitige Beteiligung durchzuführen, und zwar noch vor dem formalen Planungsverfahren mit der formellen Beteiligung, um dann von der Stufe der Information auf eine höhere Beteiligungsstufe zu kommen, nämlich die der Konsultation und Mitwirkung. Dort werden Anregungen und Empfehlungen gegeben, und es gibt eine Diskussion über die Planung. Auch existieren Beteiligungsspielräume und Offenheit, sodass noch etwas verändert werden kann.

Das Informieren gehört natürlich trotzdem immer zu einem Beteiligungsprozess. Ohne Information kann es Konsultation und Mitwirkung nicht geben. Aber die Beteiligung sollte nicht auf dieser Stufe stehen bleiben. Das klingt wie etwas Selbstverständliches; es ist aber in der Praxis gar nicht so selbstverständlich, dass die Beteiligung über das Informieren hinausgeht. Deswegen betone ich das hier noch einmal.

Folie 6: „Beteiligung ist ein Prozess“

Beteiligung besteht nicht aus einer einzigen Veranstaltung, die man durchführt, sondern sie ist ein Prozess, der idealerweise aus unterschiedlichen Formaten besteht, die eventuell unterschiedliche Ziele haben, unterschiedliche Akteure oder Zielgruppen ansprechen, zu unterschiedlichen Zeitpunkten stattfinden, unterschiedliche Beteiligungsspielräume haben und in deren Rahmen über unterschiedliche Fragestellungen diskutiert wird. Ich habe es eben schon erwähnt: Die Planungsprozesse in der Infrastrukturplanung dauern sehr lang, und es müssen daher an unterschiedlichen Stellen unterschiedliche Formate für unterschiedliche Zielgruppen stattfinden.

Folie 7: „Formate der Beteiligung“

Auf dieser Folie werden unterschiedliche Formate der Beteiligung aufgeführt. Ich werde aber nicht auf alle eingehen, sondern möchte zeigen, dass es ganz unterschiedliche Möglichkeiten und Formate gibt, die Zielgruppen anzusprechen, je nachdem wen man ansprechen will, welche Fragestellung man hat und welcher Diskussionsgrad erreicht werden soll.

Man kann erst einmal Bürgerdialoge, Bürgerforen und Bürgerversammlungen durchführen. Diese Veranstaltungen haben einen eher informativen Charakter. Die Bürgerinnen und Bürger bzw. die Anwohner oder die Betroffenen können Rückmeldungen geben sowie Ängste, Sorgen und Befürchtungen formulieren und Anmerkungen machen. Kombiniert werden kann das auch mit Diskussionsinseln in einem World-Café-Format oder in einem Open-Space-Format, bei dem die Leute sozusagen durch den Raum laufen und an verschiedenen Diskussionstischen über unterschiedliche Fragestellungen diskutieren.

Quartiersrundgänge und Vor-Ort-Begehungen sind für Planungsprozesse besonders gut geeignet; denn dann sehen die Leute: Wo ist das überhaupt? Wie sieht das am Ende aus? Was passiert hier genau an welcher Stelle? – Wenn man eher gemeinsam Ideen und Entwürfe entwickeln will, installiert man z. B. für eine kleinere Runde eine Bürgerwerkstatt, in der man tatsächlich an

einem Plan arbeitet. Das Ganze kann auch online stattfinden: Onlinedialog, Onlinebeteiligung, Onlinebefragung.

Dann gibt es auch noch die Formate Planungszellen, Bürgergutachten und Bürgerräte, die sich recht ähnlich sind. In ihnen arbeiten Bürgerinnen und Bürger zusammen, die über eine Zufallsauswahl hineingekommen sind. Sie erörtern über einen längeren Zeitraum von zwei oder drei Tagen unterschiedliche Aspekte einer konkreten, meist recht kontrovers diskutierten Fragestellung, sammeln Argumente, die wichtig sind, und entwickeln am Ende gemeinsam Empfehlungen. Auf den Bürgerrat gehe ich nachher noch einmal ein; denn dazu gab es Rückfragen.

Das ist natürlich keine erschöpfende Liste. Ich will nur zeigen, man muss sich bei seinem Beteiligungsprozess darüber klar sein, dass man unterschiedliche Formate braucht, um die unterschiedlichen Zielgruppen anzusprechen und alle wichtigen Akteure, Stakeholder sowie Bürgerinnen und Bürger einzubeziehen.

Folie 8: „Zeitpunkte der Beteiligung in der Infrastrukturplanung“

Hier gehe ich auf die Zeitpunkte der Beteiligung in der Infrastrukturplanung ein. Beim Beteiligungsscoping geht es um das, was ich eben erläutert habe, nämlich dass man sich am Anfang überhaupt erst einmal überlegt: Wie soll eigentlich der Beteiligungsprozess aussehen? Wer sind meine Akteure? Welche sind die wichtigen Gruppen? Wen muss ich einbeziehen? Welche sind die wichtigen Zeitpunkte, an denen Beteiligung stattfinden muss? Wie soll das Design sein? Welche Formate wende ich wann wie an? Idealerweise wird auch das schon partizipativ entwickelt; idealerweise werden die wichtigen Akteure auch da schon befragt, wie sie wann beteiligt werden wollen und wer in der Liste der wichtigen Akteure vielleicht noch fehlt. Das heißt, am Anfang gibt es idealerweise einen gemeinsam erarbeiteten Prozess.

Dann wird die Frage nach dem Ob gestellt: Soll hier – ich nenne das einmal als Beispiel – überhaupt eine Straßenbahntrasse gebaut werden? Das ist die Phase im Verfahren, in der nach unserer Erfahrung am seltensten Beteiligungsverfahren durchgeführt werden. Meistens wird das rein politisch entschieden. Aber auch hier ist es möglich und auch wünschenswert, frühzeitig Beteiligungsverfahren durchzuführen, um herauszufinden, ob die Betroffenen bzw. die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer tatsächlich einen Bedarf sehen.

Idealerweise sollte Beteiligung auch schon zum Zeitpunkt der Vorplanung stattfinden: Wo sollen – Beispiel Straßenbahn – die Trassen verlaufen? Es gibt meistens Trassenvarianten. Es sollten also mögliche Trassenverläufe erarbeitet werden, über deren Vor- und Nachteile anschließend mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert wird. Das sind wichtige Aspekte, die zu beachten sind. Dabei sammelt man sozusagen das lokale Wissen der Menschen vor Ort ein.

Dann gibt es noch die Beteiligung beim Wie: Wie soll das in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung genau aussehen, wenn es tatsächlich eine Vorzugsvariante gibt? Wie soll die konkrete Planung aussehen? Wo sind Haltestellen? Wie ist die Straßenraumplanung? Worauf muss da

geachtet werden? Das zeigt noch einmal, dass man während dieser langwierigen Planung mehrere Zeitpunkte braucht, an denen Bürgerinnen und Bürger und Akteure in die Planung einbezogen werden – durchaus nicht immer im Rahmen einer einzigen Veranstaltung.

Folie 9: „Beispiel Straßenbahntangente Pankow, Berlin“

Ich zeige das am Beispiel der Straßenbahntangente Pankow in Berlin. Wir begleiten die Beteiligung bei allen sechs neu geplanten Straßenbahntrassen in Berlin. Es gibt einen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern zur Variantenbetrachtung. Im Nachhinein erfolgt eine volkswirtschaftliche Bewertung durch die Verwaltung. Wenn eine Variante weiterverfolgt werden soll, geht es in die Vorplanung, und auch zur Vorzugsvariante gibt es wieder einen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern – oder auch mehrere. Dann kommen die Genehmigungsplanung und das förmliche Planstellungsverfahren, bei dem es auch formale Beteiligungsmöglichkeiten gibt. Das heißt, die informelle Beteiligung ist der gesetzlich geregelten Beteiligung deutlich vorgelagert.

Folie 10: „Welche Vorteile bringt Beteiligung?“

Eine der Fragen bezog sich darauf, welche Vorteile Beteiligung bringt. Aus unserer Sicht bringt ein gut gemachter Beteiligungsprozess bessere, breiter akzeptierte und stärker am Gemeinwohl orientierte Lösungen, die das lokale Wissen einbeziehen. Natürlich ist es nicht so, dass aufgrund der Beteiligung die Lösung am Ende von allen akzeptiert wird. Die Beteiligung führt also nicht zu einem Konsens. Aber das Ziel ist es, die beste Lösung zu entwickeln, die die größte Akzeptanz findet.

Das hat sozusagen Nebenwirkungen im Sinne von Selbstwirksamkeit und Empowerment von Gruppen, und es schafft Akzeptanz zwischen Verwaltung und Bürgergesellschaft. Ein gut gemachter, transparenter und offener Beteiligungsprozess führt zu Vertrauen und Akzeptanz zwischen Politik, Verwaltung und Bürgergesellschaft.

Dann wurde eine Frage nach der Beschleunigung von Planungsprozessen gestellt. Es gibt unterschiedliche Erwartungen. In der Politik wünscht man sich vor allem, dass der Planungsprozess beschleunigt wird bzw. dass Beteiligung oder auch nachgelagerte Proteste ihn jedenfalls nicht verlangsamen. Aus unserer Sicht sollte Beteiligung dazu führen, frühzeitig Konflikte und Konfliktlinien zu erkennen und diese zu bearbeiten, damit sie nicht erst spät in einem Planungsprozess auftauchen und diesen dann verzögern. Das ist natürlich keine Garantie dafür, aber bei einem Beteiligungsprozess nach den Qualitätskriterien von Beteiligung – auf die ich gleich noch einmal eingehen werde – ist die Wahrscheinlichkeit deutlich höher, dass spätere Konflikte vermieden werden.

Häufig wird die Angst geäußert, dass die Beteiligung viele finanzielle, personelle und auch zeitliche Ressourcen verbraucht. Die Beteiligung wird dann als etwas angesehen, das einige Zeit dauert und das man auch noch machen muss. Aus meiner Sicht dauern Infrastrukturplanungsprozesse ohnehin so lang, dass Beteiligungsprozesse von der Zeit her nicht ins Gewicht fallen. Aber natürlich muss man beachten, dass sie einen finanziellen und personellen Ressourcenaufwand benötigen, der vorher eingeplant werden sollte.

Folie 11: „Was behindert Beteiligung?“

Es gibt die Problematik, dass Verwaltung und Politik Beteiligung teilweise als Konkurrenz bei der Entscheidungshoheit sehen oder die Befürchtung haben, dass dadurch Prozesse verlangsamt oder vielleicht sogar verhindert werden. Zur Beschleunigung von Prozessen habe ich eben schon etwas gesagt. Im Rahmen von informeller Beteiligung werden nie Entscheidungen getroffen, sondern sie hat immer einen empfehlenden, konsultativen Charakter. Das heißt, die Politik und die Verwaltung sind an diese Empfehlungen nicht gebunden. Sie sollten aber ernst genommen werden. Wenn von vornherein klar ist, dass man diese Empfehlungen ohnehin nicht berücksichtigen will, ergibt die Beteiligung natürlich keinen Sinn. Die Beteiligungsprozesse stellen immer eine Ergänzung der repräsentativen Demokratie dar. Die Entscheidungshoheit liegt am Ende bei der Politik.

Häufig gibt es in der Verwaltung oder in der Politik Vorurteile gegenüber den zu Beteiligenden. Es wird gesagt, sie wollten nur irgendetwas verhindern, sie würden stören, sie wollten immer etwas anderes. Andersherum heißt es: Die Politik will uns gar nicht wirklich beteiligen, wir verschwenden hier unsere Zeit. – Es kommt vor, dass in der Verwaltung die Ressourcen und das Wissen darüber fehlen, wie beteiligt werden soll. Ressourcen fehlen zum Teil auch bei den zu Beteiligenden. Die haben keine Zeit oder sind vielleicht schwer zu erreichen. Die Angehörigen sozial benachteiligter Gruppen sind schwerer zu erreichen und haben nicht von Haus aus das Gefühl der Selbstwirksamkeit.

Folie 12: „Was behindert Beteiligung?“

Dann gibt es noch das sogenannte Nimby-Phänomen - not in my backyard –; das ist sicher bekannt: Es geht um diejenigen, die zwar eine Lösung wollen, aber die Maßnahmen sollen nicht genau da umgesetzt werden, wo sie wohnen. Das heißt, die Straßenbahn soll gern kommen, aber die Schienen sollen nicht in ihrer Straße verlegt werden. Das sind berechtigte Sorgen und Befürchtungen, die man durchaus aufgreifen sollte, aber man sollte mithilfe der Auswahl der Formate darauf achten, dass man nicht nur diejenigen beteiligt, die direkt betroffen sind. Zu öffentlichen Veranstaltungen z. B. kommen häufig diejenigen, die das loswerden, was sie schon immer loswerden wollten, und die dort wohnen, wo die Straßenbahntrasse verläuft. Man sollte darauf schauen, dass man die Menschen einlädt, die im gesamten Einzugsbereich wohnen, oder man kann eine Zufallsauswahl durchführen. Das heißt, man lädt Menschen zur Diskussion über eine Fragestellung ein, die den Querschnitt der Gesellschaft abbilden, in der Erwartung, dass sie stärker gemeinwohlorientierte Empfehlungen geben.

Das Partizipationsparadox ist gerade aufgrund der langen Planungsprozesse von Infrastrukturvorhaben relevant: Am Anfang eines Planungsprozesses gibt es noch viele Möglichkeiten der Einflussnahme. Aber zu dem Zeitpunkt sind das Engagement und das Interesse der Bürgerinnen und Bürger relativ niedrig; denn sie wissen noch gar nicht, was da passiert. Das alles dauert noch Jahre, und die Motivation, sich jetzt schon zu beteiligen, ist nicht so hoch.

Je konkreter die Planung wird, desto größer ist das Interesse bei den Bürgerinnen und Bürgern, dort mitzureden. Gleichzeitig werden aber die Beteiligungsspielräume kleiner. Deswegen habe

ich vorhin die Zeiträume erwähnt: Es ist wichtig, die Bürgerinnen und Bürger zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu beteiligen und nicht erst damit anzufangen, wenn man schon alle Pläne vorliegen hat. Häufig denkt man: Wir haben noch gar nicht so viel geplant, wir können noch gar nichts zeigen. – Aber wenn man schon alles geplant hat, gibt es nicht mehr so viel zu entscheiden, und dann ist es für die Beteiligung recht spät.

Folie 13: „Qualitätskriterien der Beteiligung“

Um alldem entgegenzuwirken, gibt es bestimmte Qualitätskriterien der Beteiligung, auf die man auf jeden Fall achten sollte und die, wenn ich sie hier vortrage, erst einmal selbstverständlich klingen, in der Praxis aber gar nicht so selbstverständlich sind. Den Aspekt der Frühzeitigkeit habe ich schon häufiger erwähnt: Es muss frühzeitig informiert und beteiligt werden.

Die Fragestellung muss für die Bürgerinnen und Bürger relevant sein. Es muss auch ein Thema sein, das die Lebenswelt der Bürgerinnen und Bürger tangiert. Das ist nicht immer der Fall. Man muss allerdings sagen, dass Mobilität alle betrifft und für die Bürgerinnen und Bürger fast immer relevant ist. Man muss am Anfang ganz genau analysieren, um wen es sich bei den relevanten Akteuren und Zielgruppen handelt und wie man sie mit unterschiedlichen Formaten einbezieht. Man muss transparent informieren, also alle für den Prozess relevanten Informationen transparent machen. Das betrifft sowohl den Prozess als auch die Ergebnisse; das ist ebenfalls nicht immer selbstverständlich.

Man muss eine Ergebnisoffenheit haben. Es muss noch Entscheidungsspielräume geben. Man muss auch klar kommunizieren, wo diese Entscheidungsspielräume liegen und wo nicht. Auch das ist, obwohl es selbstverständlich klingt, etwas, was in Beteiligungsprozessen zum Teil hinten runterfällt: Wo genau sind die Beteiligungsspielräume, über die noch etwas verändert werden kann? Wo sind sie nicht? Worüber können wir nicht mehr diskutieren, weil es politisch schon entschieden ist?

Folie 14: „Qualitätskriterien der Beteiligung“

Die Verwendung der Ergebnisse: Was passiert eigentlich mit den Ergebnissen, die gesammelt werden? Es wird viel eingesammelt, aber es ist eigentlich nicht ganz klar, was damit gemacht wird: An wen gehen diese Ergebnisse? In welcher Form und in welchen Gremien werden sie diskutiert? Wie und an welcher Stelle können sie überhaupt den politischen Prozess beeinflussen? Das ist den Auftraggebern manchmal gar nicht unbedingt klar, wenn sie einen solchen Beteiligungsprozess starten und durchführen.

Die Ergebnisverwertung: Im Nachhinein muss kommuniziert werden, was man mit den Ergebnissen gemacht hat: Inwiefern sind sie in die Planung eingegangen? Aus welchen Gründen sind sie nicht in die Planung eingegangen? Es gibt keine Verpflichtung, die Empfehlungen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aufzunehmen. Aber wenn man sie nicht aufnimmt, sollte man klar und gut argumentieren, warum sie nicht weiterverfolgt werden konnten oder sollten. Wie gesagt, in der Theorie hört sich das selbstverständlich an; in der Praxis ist es aber kompliziert und in Beteiligungsprozessen nicht selbstverständlich.

Folie 15: „Leitlinien der Beteiligung als Grundlage“

Um den Qualitätskriterien der Beteiligung zu genügen, haben sich bereits sehr viele Kommunen Leitlinien der Beteiligung als Grundlage gegeben. Sie haben, meist in einem partizipativen Prozess, Regeln und Grundsätze für ihre Stadt bzw. für ihre Kommune festgelegt und teilweise auch schon Instrumente definiert, wie diese Grundsätze umgesetzt werden sollen.

Folie 16: „Leitlinien der Beteiligung als Grundlage“

Mit dieser Karte erhebt das Netzwerk Bürgerbeteiligung keinen Anspruch auf Vollständigkeit, aber sie gibt einen ganz guten Überblick darüber, in welchen Kommunen schon Leitlinien der Beteiligung entwickelt worden sind. Es sind deutlich mehr als 100 Kommunen oder Bezirke, die das bisher gemacht haben. In Hessen sind es zehn Kommunen. Es wurde die Frage gestellt – ich glaube, sogar von zwei Fraktionen –, wie ich den Beteiligungsgrad beim Thema Mobilität in Hessen einschätze. Ich muss ganz ehrlich sagen – ich möchte mich da nicht zu weit aus dem Fenster lehnen –, dass ich dazu keine fundierte Aussage machen kann.

Unser Institut ist in Berlin ansässig. Wir gestalten in ganz Deutschland Beteiligung, nicht nur zu den Themen Mobilität und Verkehr. Mit Hessen hatten wir bisher noch nichts zu tun – was allerdings nichts heißt. Meine kurze Recherche dazu hat ergeben, dass es keine Beteiligungsplattform für das Land Hessen und auch keine landesweit geltenden Beteiligungsleitlinien gibt. Aber zu den Prozessen, die es in den einzelnen Kommunen im Land Hessen zur Mobilität gibt, kann ich nichts Genaues sagen. Da will ich niemandem auf die Füße treten.

Folie 17: „Baden-Württembergs Politik des Gehört-Werdens“

Ich möchte aber etwas zu Baden-Württemberg sagen, das sozusagen ein Vorzeigeland in Sachen Beteiligung ist. In Baden-Württemberg hat man sich – das ist auch aus den Protesten gegen Stuttgart 21 erwachsen – eine Politik des Gehörtwerdens auf die Fahnen geschrieben und sich entschieden, die Beteiligung stark voranzutreiben. Das begann 2011. Damals hat Gisela Erler das Amt der Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung übernommen und sich sehr stark dafür eingesetzt, die Beteiligung in Baden-Württemberg voranzutreiben.

2014 gab es eine Verwaltungsvorschrift Öffentlichkeitsbeteiligung und einen Leitfaden für eine neue Planungskultur, der partizipativ entwickelt wurde. Erstmals wurde auch die informelle Bürgerbeteiligung in den Planungsverfahren systematisiert und verbindlich aufgenommen.

2015 wurde die bundesweite Allianz Vielfältige Demokratie gegründet.

2022, also vor Kurzem, wurde beschlossen, eine Servicestelle Bürgerbeteiligung einzurichten, die für alle Kommunen als Beratungsstelle zur Bürgerbeteiligung fungiert. Da passiert sehr viel. Vielleicht kann man sich Baden-Württemberg als Beispiel anschauen; dort ist man auf der Landesebene sehr aktiv in Sachen Beteiligung.

Folie 18: „Baden-Württemberg: Landeskonzept Mobilität und Klima“

In Baden-Württemberg entwickelt man partizipativ auch ein Landeskonzept Mobilität und Klima. Dazu wurden in vier Regierungsbezirken Mobilitätsräte eingerichtet, die aus zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürgern bestehen – jeweils 25 –, die über dieses Konzept diskutieren und Empfehlungen entwickeln. Es gibt eine Onlinebeteiligung zur Bewertung der 32 entwickelten Maßnahmen – ich glaube, das läuft gerade – und darüber hinaus Workshops mit Verbänden und Akteuren, also Stakeholdern. Es handelt sich um ein partizipativ entwickeltes Landeskonzept Mobilität und Klima.

Folie 19: „Wie werden die Bürgerinnen und Bürger Hessens in die Arbeit und die Ergebnisse der Enquetekommission ‚Mobilität der Zukunft 2030‘ einbezogen?“

Es ist zugleich meine Frage, wie die Bürgerinnen und Bürger in die Ergebnisse und die Arbeit der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft 2030“ einbezogen werden; denn es kann auch eine Beteiligung zu der Arbeit der Enquetekommission geben. Wir haben z. B. 2020 einen Onlinedialog zur Enquetekommission „Künstliche Intelligenz“ des Deutschen Bundestages durchgeführt. Es gab auch noch eine Bürgerveranstaltung zu den Ergebnissen. Die Ergebnisse, die hier erarbeitet werden, können durchaus noch einmal mit den Bürgerinnen und Bürgern oder auch mit der organisierten Zivilgesellschaft und Akteuren diskutiert und durch deren Anmerkungen angereichert werden.

Folien: „Das Format Bürgerrat“

Ich habe jetzt schon relativ lange geredet. Ganz kurz möchte ich noch etwas zu dem Format Bürgerrat sagen, da eine Frage nach dem Bürgerrat Klima gestellt wurde. Der Bürgerrat ist ein neues Format, das jetzt immer häufiger angewendet wird. Das nexus Institut hat gemeinsam mit drei anderen Instituten bereits drei nationale Bürgerräte durchgeführt; sehr viele Bürgerräte werden auch auf der kommunalen Ebene eingerichtet.

Das Besondere daran ist, dass der Bürgerrat mit einer stratifizierten Zufallsauswahl, also einem Querschnitt der Bevölkerung, arbeitet. Das heißt, aus den Melderegistern wird zufällig eine bestimmte Anzahl von Menschen gezogen; die Teilnehmer am Bürgerrat werden dann nach bestimmten Kriterien wie Alter, Geschlecht, Bildungshintergrund und Migrationshintergrund ausgewählt. Sie können sich sozusagen bewerben und werden dann ausgewählt. Auf diese Weise stellen sie eine Art Deutschland im Kleinen dar. Die Menschen diskutieren dann mehrere Tage lang über ein komplexes, kontroverses Thema. Dieses Format eignet sich gut für kontroverse Themen, bei denen man am Ende eine Stellungnahme oder konkrete Empfehlungen bekommen möchte. Es basiert auf Information und Diskussion, also darauf, dass die Menschen zu Experten gemacht werden: Sie bekommen sehr viele Informationen und können auf der Basis diskutieren. Das bringt greifbare Ergebnisse. Am Ende gibt es ein Bürgergutachten.

Folien: „Der nationale Bürgerrat Klima“

Ich sage noch kurz etwas zum Nationalen Bürgerrat Klima, weil gefragt wurde, welche Ergebnisse es im Zusammenhang mit Mobilität gab. Die Ergebnisse des Nationalen Bürgerrats Klima sind im Internet unter <https://buergerrat-klima.de> zu finden. Es gibt ein Bürgergutachten, in dem alle Empfehlungen des Bürgerrats enthalten sind. Das sind relativ viele Empfehlungen. Es würde den Zeitrahmen sprengen, das in allen Einzelheiten darzulegen. Wenn es eine Rückfrage dazu gibt, kann ich aber noch einmal darauf eingehen. Da ich die Redezeit schon überzogen habe, beende ich meinen Vortrag an der Stelle aber.

Vorsitzende: Frau Schröder, vielen Dank für Ihren Input. – Ich bitte die Abgeordneten jetzt, ihre Fragen zu stellen. – Als Erste hat Frau Prof. Lenz das Wort.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Frau Schröder, vielen Dank für den Vortrag. Ich möchte jetzt ein bisschen den Advocatus Diaboli spielen, weil ich verschiedene Dinge in dem Vortrag nicht gehört habe, sie das vielleicht aber gesagt haben. Ich weiß es einfach nicht. Es sind folgende Dinge: Ich habe immer noch nicht ganz verstanden – wie gesagt, ich bin jetzt Advocatus Diaboli und sage das nicht, weil ich gegen Bürgerbeteiligung bin –, was konkret die Ziele einer Bürgerbeteiligung sind. Wann sage ich: „Ja, das ist ein Prozess, bei dem ich eine Bürgerbeteiligung durchführe“, und wann sage ich: „Nein, ich brauche keine Bürgerbeteiligung, weil der Prozess so abläuft, dass die Bürgerbeteiligung keinen zusätzlichen Wert hat“? – Das ist die erste Frage.

Zweite Frage. Wie definieren Sie das Gelingen und das Scheitern einer Bürgerbeteiligung?

(Abg. Dr. Stefan Naas: Gute Frage!)

Wann hat es etwas gebracht? Hat es nur etwas gebracht, wenn die es alle akzeptieren? Oder hat es auch etwas gebracht, wenn es ein anderes Ergebnis gibt? Wann ist die Bürgerbeteiligung gescheitert? Das muss ja auch einmal vorkommen.

Drittens hätte ich von Ihnen gern ein oder zwei Hinweise, wann Bürgerbeteiligung wirklich unabhängig ist. Wann muss sie durchgeführt werden? – Das sind meine drei Fragen.

Frau **Schröder:** Wann mache ich eine Bürgerbeteiligung? Ich würde sagen, eine Bürgerbeteiligung ist immer dann sinnvoll, wenn ich mit einer Planung stark in die Lebenswelt der Bürgerinnen und Bürger eingreife, wenn sich ihre Lebenswelt also dadurch verändert. Wie gesagt, bei Mobilität und Verkehr ist das häufig der Fall.

Wir sind der Meinung, man sollte bei den meisten Planungsverfahren, bei denen es um Mobilität und Verkehr geht, die Bürgerinnen und Bürger und die Akteure einbeziehen, um zum einen – damit beantworte ich vielleicht auch schon die zweite Frage – lokales Wissen einzuholen. Die

Planerinnen und Planer sind nicht unbedingt diejenigen, die dort leben und die Verhältnisse vor Ort kennen. Zum anderen kann man dadurch – das hatte ich am Anfang erwähnt – frühzeitig Konfliktlinien erkennen: Wo gibt es hier Schwierigkeiten bei der Umsetzung? Wo gibt es Bedenken, Befürchtungen und Ängste? Wie können wir ihnen in der Planung begegnen? Manchmal braucht sich die Planung dadurch gar nicht stark zu ändern. Vielleicht muss man einfach bei der Straßenraumgestaltung etwas ändern. Wenn es Bedenken wegen des Lärms gibt oder wenn befürchtet wird, dass der Bau einer Straßenbahntrasse zu einem weiteren hohen Verkehrsaufkommen führt, muss man z. B. über eine Tempo-30-Zone nachdenken – was auch immer.

Man kann Ängste, Befürchtungen und Sorgen frühzeitig aufgreifen und auf Konfliktlinien reagieren, und man kann verhindern, dass es zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Planungen schon weit vorangeschritten sind, Proteste und eine große Unzufriedenheit gibt. Ich meine, am Ende ist es das Ziel der Politik, Lösungen zu finden, die am Gemeinwohl orientiert sind und möglichst breit akzeptiert werden. Das ist ein Ziel von Politik und Planung. Insofern ist Beteiligung immer gut.

Bei der letzten Frage ging es darum, wann Beteiligung gescheitert ist. Aus meiner Sicht ist Beteiligung nur gescheitert, wenn sie nicht den Qualitätskriterien der Beteiligung entspricht. Auch wenn ich alle Akteure einbezogen und die Meinungen eingeholt habe, wenn ich von vornherein dargelegt habe, wie die Beteiligungsspielräume sind, und ernsthaft und ehrlich darüber nachgedacht habe, wie ich das berücksichtigen kann oder warum es einfach nicht möglich ist, diese Dinge zu berücksichtigen, und all das kommuniziere, kann es trotzdem passieren, dass ein Vorhaben scheitert; es kann trotzdem passieren, dass es einfach nicht gewollt ist, dass es weiterhin Proteste gibt. Aber aus meiner Sicht ist eine Beteiligung nicht gescheitert, weil ein Projekt nicht zustande kommt, sondern sie ist gescheitert, wenn man sie nicht richtig durchführt, sie also nicht diesen Kriterien entspricht.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Ich habe noch eine Nachfrage. Gerade wenn es um den ÖPNV geht – das wissen Sie sicher, Frau Schröder –, diskutieren wir sehr stark darüber, ob die Planung weiterhin nachfrageorientiert funktionieren soll oder ob wir auf eine angebotsorientierte Planung umswitchen – sprich: Wir machen erst einmal ein Angebot, um die Optionen, die der ÖPNV bietet, deutlich zu machen. Das ist etwas, was Sie mit der Bürgerbeteiligung wahrscheinlich ganz schwer erfassen können. Wie gehen Sie im Rahmen einer Bürgerbeteiligung mit solch komplexen Themen um? Es müsste bei den Beteiligten zu Frustrationen führen, wenn Sie am Ende doch etwas anderes machen als das, worum es eigentlich ging.

Frau **Schröder**: Ich glaube, ich habe Ihre Frage verstanden. Es ist akustisch etwas schwierig. Es geht darum, ob man sich bei der Planung an der Nachfrage orientiert oder ob man erst Angebote macht und damit sozusagen die Nachfrage schafft. Das ist im Hinblick auf die Strategie eine generelle Frage, die man, würde ich sagen, sehr gut im Rahmen eines zufallsbasierten Formats beantworten könnte. Das ist eine gesamtgesellschaftliche Frage bzw. eine Frage, die die gesamte Kommune betrifft: Wie wollen wir da jetzt vorgehen? Was ist der richtige Weg?

Da geht es nicht unbedingt um diejenigen, die vom Bau einer Straße oder einer Straßenbahntrasse betroffen sind. Das wäre ein Punkt, an dem wir sagen könnten: Das wollen wir mit der Stadtgesellschaft bzw. mit einer Zufallsauswahl von Menschen diskutieren. Wir wollen diese Überlegungen teilen und die Menschen darüber informieren, dass wir die Schwierigkeit haben, nicht genau zu wissen, wie wir vorgehen sollen. – Manchmal entsteht eine Nachfrage auch erst, wenn es ein Angebot bereits gibt. Darüber kann mit Menschen diskutiert werden, die das aus unterschiedlichen Perspektiven bewerten: Pkw-Nutzer, ÖPNV-Nutzer, Fahrradfahrer, Fußgänger. Am Ende kann man Empfehlungen erarbeiten lassen. Dann erhält man eine Einschätzung zu genau dieser Frage. Das braucht sich nicht auf einen bestimmten Planungsprozess zu beziehen.

Für die Beantwortung einer solchen Frage eignet sich ein Bürgerrat, dem zufallsausgewählte Bürger angehören, die nicht in erster Linie aufgrund ihrer eigenen Interessen entscheiden, sondern sich mit den unterschiedlichen Perspektiven befassen und darüber diskutieren. Unsere Erfahrung ist, dass das in den Bürgerräten passiert: dass diejenigen, die dort mitmachen, sehr stark am Gemeinwohl orientiert sind und darüber nachdenken: Wie kann es für uns als Gesellschaft weitergehen? Bei solchen Fragen können diese Verfahren gut zur Anwendung kommen.

Abg. **Dirk Bamberger**: Frau Schröder, vielen Dank für Ihren Vortrag. Bei der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung besteht die Gefahr – so sehe ich es zumindest –, dass ein solches Beteiligungsformat mitunter dahin gehend beeinflusst wird, dass diejenigen, die über ein bestimmtes Thema diskutieren lassen, am Ende dieses Verfahrens gern ein Ergebnis hätten, das ihnen angenehm ist. Sehen Sie ebenfalls die Gefahr, dass ein Beteiligungsformat mitunter manipulativ eingesetzt werden kann, oder sehen Sie diese Gefahr nicht?

Ich sage das nicht ganz ohne Grund. Auf der kommunalen Ebene mache ich nämlich exakt diese Erfahrung. Es gibt eine Bürgerbeteiligung zu einem bestimmten Thema. Die Beauftragung dieser Bürgerräte ist schon mit einer gewissen Intention verbunden. Während des Prozesses äußern sich Beteiligte und sagen: Irgendwie finden wir uns in den Dokumenten, die ihr als Zwischenergebnisse zusammengestellt habt, überhaupt nicht wieder. Unsere Meinung wird nicht wiedergegeben. – Sehen Sie die Gefahr, dass dann ein Bürgerbeteiligungsverfahren bei den Menschen vor Ort, die es betrifft, mitunter nicht mehr auf Akzeptanz stößt?

Frau **Schröder**: Ja, die Gefahr sehe ich durchaus. Wir machen in der Praxis immer wieder die Erfahrung, dass – Stichwort: Akzeptanzbeschaffung – eine Entscheidung, die schon feststeht oder die erwünscht ist, durch die Bürgerbeteiligung bestätigt werden soll. Aber das entspricht nicht unserer Auffassung von Beteiligung. Deswegen habe ich das vorhin gesagt: Es muss eine Ergebnisoffenheit gegeben sein. Es muss die Offenheit geben, Planungen und Konzepte zu ändern, wenn entsprechende Rückmeldungen aus der Bürgerschaft kommen, und die Bereitschaft, Argumente dafür zu liefern, warum man sie nicht ändert.

Deswegen poche ich immer so auf die Qualitätskriterien und betone, dass das zwar nach etwas Selbstverständlichem klingt, es in der Praxis aber überhaupt nicht selbstverständlich ist. Es ist sehr kompliziert; denn in Politik und Verwaltung – das sind ebenfalls komplexe Vorgänge – wurden die Dinge auf eine bestimmte Weise entschieden, und man will nicht alles rückgängig machen; man möchte eigentlich, dass es so weitergeht. Viel hängt natürlich von den durchführenden Organisationen ab. Deswegen ist es sinnvoll, sich neutrale Prozessbegleiter zu holen, die außerhalb des Prozesses stehen und das auch rückspiegeln. Man muss natürlich ernsthaft an eine Beteiligung herangehen und dafür offen sein, Empfehlungen und Anregungen aufzunehmen.

Aber natürlich besteht die Gefahr, dass es am Ende nur um eine Akzeptanzbeschaffung geht, dass der politische Prozess die Beteiligung überrollt und einfach gesagt wird: Wir machen es jetzt trotzdem so. – Deswegen habe ich auch von den Leitlinien und den verbindlichen Kriterien gesprochen. Es ist, wenn man sich an so etwas orientieren will, der Versuch, diese Prozesse stärker zu strukturieren und die Art, wie sie durchgeführt werden, verbindlich zu machen, damit die Beteiligungsprozesse nach diesen Qualitätskriterien ablaufen. Deswegen habe ich das Thema „Leitlinien der Beteiligung“ aufgegriffen. Dadurch entstehen eine weitere Verbindlichkeit und eine Verpflichtung, bestimmte Dinge bei der Beteiligung zu beachten.

Abg. **Gernot Grumbach**: Ich habe zwei Fragen. Die erste Frage ist sehr grundsätzlich: Wie gehen Sie mit dem Problem der unterschiedlichen Legitimation um? Auf der einen Seite kann ein Beteiligungsprozess zu einer Empfehlung und zu einem Entscheidungsvorschlag führen; auf der anderen Seite hat ein Parlament eine andere Legitimation. Manchmal kann man im Rahmen eines Beteiligungsprozesses zu einem ganz anderen Ergebnis kommen als ein gewähltes Parlament.

Zweite Frage. Ich habe nichts gegen Beteiligungsprozesse, im Gegenteil. Aber wenn wir z. B. Beteiligungsprozesse nicht zur konkreten Planungsbeteiligung, sondern zur Strategieentwicklung nutzen, erlebe ich häufig Folgendes: Eine große Frage wird gestellt, freundliche Moderatoren lassen diese Frage in Arbeitsgruppen durcharbeiten, und das Ergebnis ist – ganz vorsichtig formuliert – ein kleines Projektchen, das mit der großen Frage zwar in der Richtung verbunden ist, aber das Problem nicht ernsthaft löst. Wie geht man mit dem Problem um, dass eine Sammlung kleiner Projekte dabei herauskommt, die der Tatsache, dass es sich um ein schwerwiegendes Problem handelt, nur in Teilen gerecht werden? Wie kommen wir da weiter?

Frau **Schröder**: Bei Ihrer ersten Frage geht es darum, dass im Beteiligungsprozess vielleicht andere Empfehlungen formuliert werden als im politischen Prozess. Ja, das kann natürlich passieren. Aber es ist die Aufgabe der am politischen Prozess Mitwirkenden, im Voraus festzulegen, inwiefern sie sich dann mit den Empfehlungen auseinandersetzen. Wie ich am Anfang gesagt habe, ist das konsultativ. Beim Beteiligungsverfahren handelt es sich um eine Beratung; es gibt keine Garantie dafür, dass diese Empfehlungen umgesetzt werden.

Aber es muss vorher einen Plan dafür geben, wie mit den Empfehlungen umgegangen wird, wo sie diskutiert werden, wie sie diskutiert werden und warum sie nicht aufgenommen werden, wenn sich im politischen Prozess etwas anderes ergibt. Eine ernsthafte Diskussion über die Ergebnisse ist eine Mindestanforderung. Dass die Empfehlungen, die im Beteiligungsverfahren herausgearbeitet werden, nicht immer umgesetzt werden: Es gehört bei einem Beteiligungsprozess zum Erwartungsmanagement, deutlich zu machen, dass es so nicht ist, dass, auch wenn die Perspektive der Bürgerinnen und Bürger eingebracht wird, die Beteiligung eben die repräsentative Demokratie nicht ersetzt, sondern ergänzt. Da ist die Kommunikation im Vorfeld wichtig. Wichtig ist auch die Kommunikation im Nachhinein, wenn es darum geht, zu erklären, warum bestimmte Empfehlungen nicht aufgenommen werden konnten. Aber natürlich muss man sich mit den Empfehlungen in irgendeiner Form auseinandersetzen, und man muss später die Argumente darlegen, warum es zu einem anderen Ergebnis kam. Aus meiner Sicht ist die Beteiligung dann trotzdem gut.

Zu Ihrer zweiten Frage: Ja, ich verstehe, was Sie meinen. Ich nehme als Beispiel wieder die Planungszelle mit zufallsausgewählten Bürgerinnen und Bürgern, weil sie sich für klare Entscheidungen so gut eignet, z. B. wenn es um eine Strategie und um klare Empfehlungen in eine Richtung geht. Beim Bürgerrat Klima etwa kam am Ende nicht ein kleines Projekt heraus, sondern es gab für vier Handlungsfelder jeweils knapp 20 relativ konkrete Empfehlungen, in welche Richtung es in der Politik gehen soll.

Wir haben eine Planungszelle – das ist ein Format, das mit zweimal 25 zufallsausgewählten Bürgerinnen und Bürgern über mehrere Tage hinweg funktioniert – zum Paketpostareal in München entwickelt. Dabei ging es um zwei Hochhäuser, die in der Nähe des Bahnhofs gebaut werden sollten. Bei diesem Prozess gab es viel Gegenwind; es wurde sehr kontrovers diskutiert. Die Planungszelle sollte am Ende eine Empfehlung abgeben: Sollen die Hochhäuser gebaut werden, ja oder nein? Wenn sie gebaut werden sollen, worauf muss geachtet werden? – Dazu gehörte, dass die Bürgerinnen und Bürger mit den entsprechenden Informationen versorgt wurden, wozu auch die unterschiedlichen Sichtweisen gehörten. Es wurden über mehrere Tage hinweg unterschiedliche Aspekte besprochen – Schattenwurf, Design usw. –, es wurden Argumente gesammelt, und darauf basierend wurden Empfehlungen formuliert. Am Ende gab es eine Abstimmung, die zugunsten des Baus ausging. Man kann also mithilfe dieses Formats auch zu strategischen Empfehlungen oder zu Entscheidungen kommen, die die Verwirklichung eines Vorhabens betreffen. Es liegt eben an dem Format, das man wählt.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Ganz herzlichen Dank für den Vortrag. Für mich ist Partizipation ein Thema, das, im Gegensatz zur Stadtplanung, in der Verkehrsplanung und in der Verkehrspolitik völlig unterbelichtet ist. Deswegen bedanke ich mich für den Vorschlag, dass wir in der Enquetekommission mit diesem Instrument arbeiten.

Meine These ist – ich würde gerne wissen, was Sie dazu sagen –, dass das im Gegensatz zur Stadtplanung in der Verkehrsplanung traditionell überhaupt nicht gemacht wurde. Es gibt im Verfahren vorgeschriebene Beteiligungsprozesse, aber die setzen alle sehr spät ein. Denken Sie an

den Bau von Bundesstraßen: In diesen Planungsverfahren gibt es de facto keine Einspruchsmöglichkeiten. Man kann nicht mehr darüber nachdenken, ob diese Straße überhaupt gebaut werden soll bzw. ob es sinnvoll ist, sie dort zu bauen, wo man es geplant hat. Das sind minimalste, sehr spät kommende Dinge.

Meines Erachtens hat sich das in den letzten fünf Jahren ein kleines bisschen geändert; zumindest in den Kommunen ist es ganz anders geworden. Nun haben wir, gerade von Berlin mit dem Radentscheid ausgehend, dort umfassende Beteiligungsprozesse. Insofern sehe ich einen großen Gewinn darin, die Partizipation zu verstärken, und ich sehe auch die Notwendigkeit, diese Möglichkeit nicht nur in kommunalen Prozessen zu eröffnen, sondern auch auf einer höheren Ebene, vielleicht sogar bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans, ein Bürgerratmodell zu haben. Können Sie das kommentieren?

Frau **Schröder**: Sie fragen, ob man das auch auf der Bundesebene haben sollte?

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Zunächst einmal frage ich, ob Sie meine Einschätzung teilen. Sie haben im Zusammenhang mit den Planungsprozessen, die Sie begleiten, immer das Thema Verkehr erwähnt. Meine These ist, dass dieses Thema erst in den vergangenen Jahren, und zwar vor allen Dingen in stadtplanerischen Prozessen, aufgetaucht ist. Aber die originäre Verkehrsplanung beschäftigt sich meines Erachtens nicht mit diesem Thema.

Frau **Schröder**: Ihre Einschätzung teile ich durchaus. Aber in den letzten Jahren hat sich das deutlich verändert. Deswegen habe ich auch das Beispiel des Straßenbahnbaus in Berlin gebracht. Hier gibt es jetzt tatsächlich die Bemühung, nach § 25 des Verwaltungsverfahrensgesetzes – das ist eine Änderung, die jetzt knapp zehn Jahre alt ist – auf eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung hinzuarbeiten. Das ist schon einmal ein Schritt. Aus meiner Sicht tut sich da etwas. Bundesweit kann ich das nicht so gut einschätzen. Ich kann auf jeden Fall sagen, dass in der Berliner Verkehrsverwaltung die Beteiligung jetzt durchaus eine viel größere Rolle spielt. Mitunter ist das gar nicht so unaufwendig.

Aber das ist etwas, was sich in den letzten Jahren entwickelt hat. Ich glaube, es liegt auch daran, dass in der Diskussion über den Klimaschutz klar geworden ist, dass der Verkehr das Sorgenkind des Klimaschutzes ist und dass sich im Verkehr einfach gar nichts tut. Ich denke, das ist ein Punkt, der dazu beigetragen hat, dass man dort die Beteiligung stärker in die Planung einbringt. Ansonsten teile ich Ihre Meinung.

Auf der Bundesebene in einem Bürgerrat über das Thema Mobilität zu diskutieren fände ich sehr sinnvoll. Wir haben das im Bürgerrat Klima teilweise schon gemacht. Aber man muss bei der Beteiligung auch immer darauf achten, dass man das Thema nicht zu groß macht. Es waren zwölf Sitzungen; das ist schon sehr lang. Aber in diesem Rahmen über das Thema Klima zu sprechen

ist sehr schwierig. Es würde sich eher lohnen, sich stärker auf ein Thema zu fokussieren und dieses dann ein bisschen mehr in der Tiefe zu besprechen und dabei ganz unterschiedliche Aspekte einzubeziehen, von den Antrieben bis zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln.

Ich halte das für sehr sinnvoll. Es gibt jetzt auch eine Initiative des Deutschen Bundestages, Bürgerräte einzusetzen. Die Themen sind noch nicht klar. Aber ich persönlich – das liegt vielleicht auch an meinem Hintergrund – bin der Meinung, dass Mobilität eines der Themen wäre, mit denen sich ein bundesweiter Bürgerrat beschäftigen sollte.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Frau Schröder, vielen Dank für den interessanten Vortrag. Ich bin trotzdem irgendwie skeptisch; denn ich bin ein großer Verfechter der repräsentativen Demokratie auf allen Ebenen. Das bedeutet, dass diejenigen, die repräsentativ gewählt sind, am Ende auch die Verantwortung und die Entscheidungsbefugnisse haben. Ich habe auf kommunaler Ebene die Erfahrung gemacht, dass man zwar Entscheidungen im Parlament trifft oder in der Gemeindeversammlung – wo auch immer –, diese durch Konkurrenzveranstaltungen wie Bürgerräte aber wieder aufgeweicht werden. Das führt am Ende dazu, dass die repräsentative Demokratie geschwächt wird: dass sie aufgespalten wird und sich in immer mehr Gremien aufspaltet. Am Ende, wenn es bei einer Planungsentscheidung wirklich einmal zur Sache geht, steht der demokratisch Legitimierte einer Konkurrenzveranstaltung gegenüber, deren Teilnehmer ihn mehr oder weniger – das ist immer mit politischem Druck verbunden – beraten.

Das Problem haben Sie geschildert; es hängt mit dem Ob und mit dem Wie zusammen. Es kommt nämlich immer darauf an, wie man diese Gremien an welcher Stelle einbindet. Ich kann so etwas – auf der Gemeindeebene habe ich ein paar Erfahrungen damit gemacht – in einer bestimmten Phase natürlich als Instrumentarium nutzen, um Entscheidungen transparenter zu machen und in einer bestimmten Bandbreite vielleicht auch über das Wie der Ausgestaltung zu sprechen, das den Beteiligten, die über das Ob entschieden haben, eventuell egal ist. Das kann ich machen. Dann hat die Beteiligung sozusagen zum Ziel, möglichst viel Sand aus dem Getriebe zu nehmen – was ganz gut ist, weil wir im Rechtsstaat vielfältige Möglichkeiten des Widerstands gegen bestimmte Entscheidungen haben. Da kann es ganz gut sein.

Aber es kommt auch sehr darauf an, wer einen solchen Prozess in Gang setzt. Das haben Sie in Ihrem Vortrag nicht erwähnt: Diese Prozesse sind nicht kostenlos; die werden beauftragt. Derjenige, der sie beauftragt, steuert mit der Auswahl des Büros, der Fragestellung und dem Zuschnitt der Gremien auch die Erwartungshaltung. Wenn der Bürgermeister einer Gemeinde sagt: „Ich habe für eine Zwischenphase ein Büro; die machen ein bisschen Bürgerbeteiligung“, ist doch klar, was gemeint ist, nämlich dass Sand aus dem Getriebe genommen werden soll. Das Büro selbst wird mit Blick auf weitere Beauftragungen natürlich die Gruppen entsprechend aussuchen und auch versuchen, sie im Sinne eines bestimmten Prozesses zu steuern.

Dagegen habe ich auch gar nichts; das ist in Ordnung. Aber ich will es sozusagen demokratietheoretisch ein bisschen hinterfragen. Am Ende muss man in einer Demokratie zu den Entscheidungen stehen, und an manchen Stellen braucht man auch keine Bürgerbeteiligung. Wenn es

um die Frage geht, ob es auf dem Jahrmarkt Freibier geben soll, braucht man keine Bürgerbeteiligung. Eine Bürgerbeteiligung braucht man immer nur dann, wenn man Widerstände zu befürchten hat, und das sind meistens politische Widerstände. Bei der Frage nach dem Wie gibt es vielleicht Widerstände, die egal sind, aber wenn es um das Ob geht, sehe ich das sehr kritisch. Da würde ich nie zulassen, dass es eine Bürgerbeteiligung gibt, weil sie die repräsentative Demokratie aushöhlt.

Letzter Punkt. Hier habe ich eine konkrete Frage an Sie: Wie sehen Sie eigentlich die frühe Beteiligung bei Maßnahmengesetzen? Das ist ein ganz spannender Fall. Wir wollen schneller werden, auch bei der Umsetzung. Bei den Maßnahmengesetzen kommt es sehr darauf an, dass es überhaupt eine Beteiligung der Öffentlichkeit gibt, nicht nur den Einspruch des Parlaments. Diese Beteiligung muss früh erfolgen. Deswegen ist die Frage: Wie schätzen Sie eine solche frühe Beteiligung ein, wenn am Ende des Prozesses kein Verwaltungsgerichtsverfahren und die üblichen Beteiligungen der Öffentlichkeit stehen, sondern ein Maßnahmengesetz?

Frau Schröder: Den ersten Punkt, den Sie genannt haben, habe ich in meinem Vortrag schon erwähnt: dass es genau diese Befürchtung in der Politik gibt. Es wird in der Politik darauf verwiesen, dass es eine Entscheidungshoheit gibt, dass sie gewählt sind, dass wir eine repräsentative Demokratie haben und dass sie dafür da sind, Entscheidungen zu treffen. Daher stellt sich ihnen die Frage, warum die Bürgerinnen und Bürger noch einmal einbezogen werden sollen.

Ich bin auch nicht der Meinung, dass man bei jeder Entscheidung eine Bürgerbeteiligung durchführen muss, sondern man muss sie, wie Sie richtig sagen, dann machen, wenn Kontroversen zu erwarten sind und wenn es sich um einen besonders tiefgreifenden Einschnitt in die Lebenswelt der Bürgerinnen und Bürger handelt. Auch dann liegt die Entscheidungshoheit am Ende immer noch bei den Repräsentanten. Die Beteiligung nimmt ihnen das nicht weg. Es kann nur förderlich sein, wenn man sich die Perspektiven der Bürgerinnen und Bürger anhört; denn – es ist ja eine repräsentative Demokratie – man entscheidet als Politiker für die Gesellschaft, die man beteiligt. Insofern sehe ich da keinen Widerspruch. Aber vielleicht stehen wir da auch auf unterschiedlichen Seiten.

Zu Ihrer konkreten Frage kann ich gar nichts sagen. Ich weiß nicht genau, was Sie mit einem Maßnahmengesetz meinen. Dazu kann ich jetzt nicht Stellung nehmen.

Abg. Dr. Stefan Naas: Bei Planungsprozessen haben Sie normalerweise in einem gestaffelten Verfahren eine mehrfache Beteiligung der Behörden, der Öffentlichkeit usw., bis es zum Planfeststellungsbeschluss kommt. Dann haben Sie vielfältige Möglichkeiten des Rechtsschutzes. Wenn Sie ein Maßnahmengesetz haben, kürzen Sie all diese Fristen ab. Sie sagen, das Parlament selbst entscheidet über eine so wichtige Maßnahme: LNG-Terminals in Wilhelmshaven oder Autobahnen durch die neuen Bundesländer. Am Ende wird die Dauer all dieser Prozesse verkürzt. Damit geht aber auch eine Einschränkung der Öffentlichkeitsbeteiligung einher.

Deswegen wird, wenn es um solche Maßnahmengesetze geht, in der Diskussion immer gefordert, dass man die Beteiligung vorzieht, dass man die Verfahren bündelt und die öffentliche Beteiligung – so haben Sie das auch beschrieben – ganz früh ansetzt und an einer Stelle fokussiert. Meine Frage ist: Haben Sie eine Vorstellung – oder haben Sie Erfahrungen damit –, dass das gelingen kann? Oder muss man den bisherigen, länger dauernden Prozess beibehalten?

Frau **Schröder**: Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung würde ich auf jeden Fall unterstützen. Ich halte es aber immer für schwierig, wenn man versucht, die Öffentlichkeitsbeteiligung auf einen bestimmten Zeitpunkt zu beschränken; denn ich glaube, dass das bei solch komplexen Verfahren zu kurz greift. Man braucht das Einbeziehen der Öffentlichkeit vielmehr an verschiedenen Stellen, gerade wenn man am Ende die Möglichkeiten des Widerspruchs einschränkt. Aber ich muss sagen, da kann ich jetzt nicht so tief einsteigen. Ich denke allerdings, wenn es die Beteiligung nur an einer Stelle gäbe, würde man etwas zu kurz greifen.

Abg. **Klaus Gagel**: Vielen Dank für den Vortrag. Meine Frage geht in eine ähnliche Richtung wie die Frage von Herrn Dr. Naas. Theoretisch klingt das alles ganz gut – Bürgerbeteiligung ist wunderbar, die Bürger werden zufällig ausgewählt, alles ist irgendwie repräsentativ –, aber in der Praxis sehe ich erhebliche Probleme. Wir können sicherlich feststellen, dass ehrenamtliche Tätigkeit nicht jedermanns Sache ist. Unter den Bürgern gibt es ein hohes Maß an Politikverdrossenheit. Man kann feststellen – das sieht man auch an den Wahlbeteiligungen –, dass wenigstens ein Drittel der Bürger mit Entscheidungen, Maßnahmen und Beteiligungen lieber nichts zu tun hätte. Man sieht es auch an der Zahl der Nichtwähler.

Wenn Sie zufällig Leute auswählen, wird es sicherlich welche geben, die sagen: Nein, da mache ich nicht mit. Ob da jetzt fünf Parkplätze und zwei Ladestationen oder drei Parkplätze und vier Ladestationen hinkommen, will ich gar nicht mitentscheiden. – Insofern werden Sie immer eine Auswahl von Bürgern bekommen, die nicht politikverdrossen sind.

Außerdem liegt Ihren Ausführungen die Annahme zugrunde, dass wir in einer Gesellschaft leben, in der die Möglichkeit der freien Meinungsäußerung völlig unabhängig vom Inhalt der Meinungsäußerung gegeben ist. Ich stelle fest, dass das zunehmend nicht mehr der Fall ist. Wir haben bei den Corona-Spaziergängen gesehen, dass sich die Bürger am Prozess beteiligt und ihrem Protest Ausdruck verliehen haben. Wir haben gesehen, dass sie am Ende als „Nazis“, als „Schwurbler“ oder als Leute, die außerhalb der Gesellschaft stehen, beschimpft worden sind. Insofern muss man immer dafür sorgen, dass die Bürger, wenn sie beteiligt werden, keine Angst zu haben brauchen, ihre Meinung frei zu äußern.

Daher kann ich mich der Bewertung von Dr. Naas nur anschließen: Wir leben in einer repräsentativen Demokratie. Die gewählten Vertreter bilden – über die Parteien natürlich – im Parlament repräsentativ das Meinungsspektrum ab. Jegliche Bürgerbeteiligung in Form von Räten ist meiner Meinung nach in dem Umfeld, in dem wir momentan leben, ein weiterer Gang in den Sozialismus

– in dem wir uns sowieso schon befinden. Daher stehe ich dem ganzen Verfahren relativ skeptisch gegenüber. Ich kenne es auch aus meiner Kommune. Dort werden Bürgerbeteiligungen noch nicht einmal mit zufällig ausgewählten Personen durchgeführt, sondern dort können sich die Bürger melden. Das Verfahren funktioniert sozusagen andersherum. Es geht dann nach dem Prinzip: Wer am lautesten schreit, findet am meisten Gehör. Aufgrund eines hohen Demokratiedefizits insgesamt betrachte ich die Bürgerbeteiligung sehr skeptisch.

Frau **Schröder**: Dazu kann ich auf jeden Fall etwas sagen. Das Thema Politikverdrossenheit sehe ich genau andersherum. Ich glaube, das Problem besteht auch darin, dass Wahlen für viele Bürgerinnen und Bürger nicht mehr ausreichen. Es reicht ihnen nicht mehr, alle vier oder fünf Jahre irgendwo ein Kreuz zu machen und dann darauf zu vertrauen, dass die Politiker in den folgenden Jahren das machen, was man sich wünscht. Ich glaube, dass die Beteiligung ein Mittel ist, um der Politikverdrossenheit entgegenzuwirken, indem man die Selbstwirksamkeit der Menschen dadurch wieder stärker hervorholt, dass sie, über das Setzen von einem oder mehreren Kreuzen alle vier oder fünf Jahre hinaus, an bestimmten Stellen wirklich etwas mitgestalten können.

Sie haben gefragt: Wer wird beteiligt? Sind es immer nur bestimmte Beteiligte? Sie haben einen Punkt getroffen: Es ist gar nicht so einfach – das ist ein recht komplexer Prozess –, eine heterogene Gruppe von Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen zu mobilisieren. Das betrifft vor allem den Bildungshintergrund. Menschen mit niedrigem Bildungshintergrund zur Beteiligung zu motivieren ist am schwierigsten. Daran arbeiten wir in unserem Institut, das sich mit Beteiligung befasst, sehr stark; denn sonst sind es, wie Sie ganz richtig sagen, immer nur ganz bestimmte Gruppen. Aber die stratifizierte Zufallsauswahl soll dem entgegenwirken. Es werden nicht die Erstbesten genommen, die sich bewerben, sondern man hat eine große Zahl an Menschen, die gerne mitmachen würden. Aus ihnen wählt man nach bestimmten Kriterien aus, um eben diese unterschiedlichen Perspektiven hineinzubringen.

Es gibt natürlich viele Diskussionen – über einfache Sprache, über Bürgernähe, über Offenheit usw. –, wenn es darum geht, dass sich solche Menschen, also auch Menschen mit niedrigem Bildungshintergrund, offen äußern können. Sie haben es richtig gesagt: Momentan finden viele Beteiligungen noch mit sogenannten Berufsbeteiligten statt – wir nennen das so –, also mit Leuten, die zu allem gehen und sich überall beteiligen. Aber dem soll durch bestimmte Verfahren entgegengewirkt werden. Es liegt natürlich eine Gefahr darin, dass immer dieselben beteiligt werden. Aber man kann es auch verhindern. Bei manchen Prozessen halte ich es auch für richtig, dass die Menschen gehört werden, die direkt betroffen sind, und dass sie ihre Sorgen loswerden können. Ich halte es für richtig, dass man nicht nur zufallsausgewählte Personen nimmt. Aber es gibt eben Möglichkeiten, dem entgegenzuwirken. Wie gesagt, ich glaube, Beteiligung ist eher ein Mittel gegen Politikverdrossenheit.

Abg. **Katy Walther:** Ich möchte auf zwei Sachen eingehen. Zum einen möchte ich Ihnen zu dem, was in Hessen stattfindet, einen Hinweis geben. Wir haben das Fachzentrum für Nachhaltige Urbane Mobilität. In diesem Rahmen fördern wir in den Kommunen Pläne für urbane Mobilität, die genau diese Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung vorsehen. Wenn Sie für Hessen nichts gefunden haben, bedeutet das, dass wir bei der Außendarstellung ein bisschen nachschärfen müssen. Aber wir haben diese Instrumente.

Zum anderen hätte ich mir bei Ihrer Präsentation gewünscht, dass wir ein bisschen näher an der Sache sind und das Thema ein bisschen weniger abstrakt behandeln. Das Schöne am Bürgerrat Klima war gerade, dass die Gruppe der Beteiligten so breit zusammengesetzt war, dass man gar nicht sagen kann, das waren nur GRÜNE oder nur Klimabewegte. Das Schöne war also gerade die Auswahl dieser Personen. Extrem wichtig war, dass man sich am Schluss auf alle Maßnahmen geeinigt hat – bis auf das Tempolimit, das noch strittig war. Das aus dem internen Prozess heraus zu beleuchten hätte mich interessiert; denn trotz dessen, was uns vorgestellt wurde, bleibt es doch sehr abstrakt.

Ich habe noch eine konkrete Frage: Umfasst Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung bei Ihnen auch Verbändevertretung? Ich glaube nämlich, dann wird es auf eine andere Art und Weise kompliziert; denn die Verbände vertreten von ihren Positionen her nicht unbedingt die Interessen der Bürgerinnen und Bürger.

Was die Enquetekommission anbelangt, gebe ich Ihnen recht: Ich glaube, da haben wir in Sachen Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung sowie Öffentlichkeitsbeteiligung aufgrund der Corona-Pandemie etwas auf der Strecke verloren.

Frau **Schröder:** Ich könnte ganz viel zum Bürgerrat Klima sagen; ich könnte auch ganz konkret schildern, wie wir die Zufallsauswahl durchgeführt haben. Ein paar Folien haben Sie bekommen. Wir haben beim Bürgerrat Klima tatsächlich zum ersten Mal das Kriterium „Interesse am Thema“ mit aufgenommen. Wir haben explizit versucht, Leute dafür zu gewinnen, die sich für das Thema bisher gar nicht interessiert haben. Man kann nach allen möglichen Kriterien fragen. Aber besonders schwer ist es, Leute dafür zu gewinnen, sich in zwölf Sitzungen mit einem Thema auseinanderzusetzen, das sie eigentlich nicht besonders interessiert. Auch das haben wir in dem Fall versucht. Die Zusammensetzung der Gruppe war tatsächlich sehr heterogen. Ich habe das Gefühl, Sie waren eventuell dabei und haben das beobachtet.

Das Ziel eines solchen Bürgerrats ist, dass man, auch wenn es unterschiedliche Perspektiven gibt, durch die gemeinsamen Diskussionen trotzdem zu gemeinsamen Empfehlungen kommt, denen am Ende alle zustimmen. Wenn ich mich richtig erinnere, fand das Tempolimit nur eine sehr geringe Zustimmung, und die Citymaut wurde abgelehnt. Ich glaube, das Tempolimit ist gerade noch durchgekommen. Aber ich denke, ich habe jetzt nicht mehr genug Zeit, um noch einmal konkret auf den Bürgerrat Klima einzugehen.

Zu dem Thema Verbände: Aus meiner Sicht bedeutet Beteiligung nicht nur Bürgerbeteiligung, sondern der Beteiligungsprozess besteht immer darin, über die unterschiedlichen Formate alle Akteure und Zielgruppen einzubeziehen. Dazu gehören eben auch Stakeholder, die organisierte Zivilgesellschaft, Verbände, Interessengruppen und Initiativen. Meistens beteiligt man sie sogar in einem vorgelagerten Format, z. B. für das Agenda-Setting, um mit ihnen zu besprechen: Was sind überhaupt die wichtigen Fragestellungen, über die wir diskutieren sollten? Wie sollte beteiligt werden? – Aus meiner Sicht gehören Verbände, andere Stakeholder und die organisierte Zivilgesellschaft bei einem Beteiligungsprozess dazu.

Vorsitzende: Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Mit Blick auf den folgenden Sachverständigen möchte ich die Fragerunde jetzt schließen.

Frau Schröder, vielen Dank für Ihren Vortrag. Die Diskussion hat auch gezeigt, dass Bürgerbeteiligung ein sehr spannendes demokratisches Vorgehen ist. Die Fragen des Wann, Wo und Wie sind genauso spannend, können aber wohl nicht so richtig beantwortet werden. Wir grüßen noch einmal von Wiesbaden nach Berlin und bedanken uns dafür, dass Sie heute bei uns waren!

Frau **Schröder:** Ich danke auch.

Vorsitzende: Wir fahren jetzt direkt mit dem Vortrag von Herrn Jansen fort, der uns ebenfalls digital zugeschaltet ist. Herr Jansen, vielen Dank, dass Sie gewartet haben, bis wir mit der Fragerunde fertig waren!

Sie sind sowohl Leiter der Geschäftsstelle Zukunftsnetz NRW als auch der Landesgeschäftsstelle. Ihr Motto „Mit Mobilitätsmanagement die Mobilitätswende gestalten“ ist auch die Überschrift Ihres Vortrags. Seit 2018 sind Sie auch Vorsitzender der Deutschen Plattform für Mobilitätsmanagement. Wir sind gespannt auf Ihren Input zu diesem Thema. Herzlich willkommen!

Herr **Jansen:** Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Danke für die Einladung. Es freut mich, in Hessen ein Beispiel aus Nordrhein-Westfalen vorzustellen – ein Beispiel, wie wir die Kommunen betreuen, um den Transformationsprozess Mobilitätswende anzugehen. Aber es gibt auch in Hessen ein entsprechendes Netzwerk – es ist gerade genannt worden –: das Fachzentrum für Nachhaltige Urbane Mobilität, mit dem wir in engem Kontakt stehen. Nach mir wird Frau Mühlhans vortragen, die die ivm vorstellen soll.

Präsentation Herr Jansen siehe Anlage – Folie 2: „Mitgliedskommunen“

Was ist das Zukunftsnetz Mobilität NRW? Das ist ein kommunales Netzwerk.

Vorsitzende: Entschuldigen Sie, Herr Jansen, vielleicht können Sie etwas lauter reden. Ich glaube, Sie müssen fast ins Mikro beißen.

Herr **Jansen:** Ich hoffe, dass es jetzt besser geht. Sonst würde ich eine Minute Pause machen und einen Techniker holen. Ich sitze nämlich nicht an meinem eigenen Gerät.

Vorsitzende: Wir warten dann, bis der Techniker es Ihnen eingerichtet hat. Wir werden ebenfalls einen Techniker holen.

In der Zwischenzeit informiere ich Sie darüber, dass wir danach eine kurze Unterbrechung machen und für 20 Minuten in die Mittagspause gehen.

Frau Mühlhans, danke, dass Sie sich die Zeit nehmen, um hierherzukommen und direkt bei uns zu sein. Das erleichtert, wie wir jetzt feststellen, die Kommunikation und das Verständnis. Danke im Voraus!

Herr **Jansen:** Ich hoffe, ich bin jetzt besser zu verstehen. Da ich nicht weiß, ob ich verstanden worden bin, beginne ich noch einmal.

Folie 2: „Mitgliedskommunen“

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Netzwerk. Mittlerweile gehören in Nordrhein-Westfalen 290 von 427 kommunalen Gebietskörperschaften diesem Netzwerk an.

Folie 3: „Träger und Koordinierungsstellen“

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist keine juristische Person, sondern, wie gesagt, ein kommunales Netzwerk. Die Mitgliedskommunen werden von den SPNV-Aufgabenträgern bzw. den Verkehrsverbänden in Nordrhein-Westfalen betreut. Hier hat sich die Entwicklung vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund wirklich schon vollzogen. Als wir das Ganze 2015 gegründet haben, bestand die Idee darin, keine Parallelstrukturen mehr zu schaffen, sondern zu schauen, wer mit dem Thema „Mobilität und Mobilitätswende“ schon unterwegs ist, und dann den Verkehr in der Region gemeinsam zu betreiben. Da war es naheliegend, das Ganze bei den Verkehrsverbänden anzusiedeln.

Das Ganze ist vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen mit initiiert worden und wird von ihm unterstützt. Wie sieht die Unterstützung aus? Mittlerweile finanziert das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen – neue Bezeichnung: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen – 32 Koordinierungsstellen, um die Kommunen vor Ort zu betreuen. Auch die Träger bringen Personal mit. Mittlerweile arbeiten 45 Kolleginnen und Kollegen in den Koordinierungsstellen bei den Verkehrsverbänden, um die Kommunen bei der Mobilitätswende zu unterstützen.

Folie 4: „Identitätskern“

Nachhaltigkeit und Verantwortung – das ist unser Identitätskern. Wir haben die Vision, dass alle Menschen in Nordrhein-Westfalen nachhaltig und klimaneutral mobil sein können. Außerdem haben wir eine Mission mit zwei Schwerpunkten – das ist zentral –: zum einen Veränderungsprozesse in den kommunalen Planungen zu bewirken, also kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Prozess zu begreifen, und zum anderen Maßnahmen des standortbezogenen Mobilitätsmanagements zu unterstützen, damit in der Bevölkerung neue Mobilitätsroutinen etabliert werden.

Ich möchte ganz kurz etwas dazu sagen, wie wir vom Wissen zum Handeln kommen, und dann die Erfolgsfaktoren benennen und erläutern, welche Instrumente wir den Kommunen anbieten, damit die Mobilitätswende funktioniert. Am Schluss möchte ich ein kurzes Fazit ziehen.

Folie 6: „Verkehrswende/Mobilitätswende“

Ich denke, wir brauchen nicht länger darauf einzugehen. Ich habe die Folie aber noch einmal herausgeholt. Mobilitätswende ist mehr als eine Antriebswende. Die Kommunen haben schon jetzt, unabhängig davon, was das Wissing-Ministerium macht, einen riesengroßen Einfluss darauf, was auf der kommunalen Ebene passieren kann. Ich denke mir, den Planern ist es schon seit 20 bis 30 Jahren unter fachlichen Gesichtspunkten klar, welche Instrumente greifen müssen. Das hat etwas mit Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträglicher Abwicklung zu tun.

Die Frage ist: Warum passiert das nicht? Was muss auf der kommunalen Ebene passieren, damit die Instrumente, die auf der linken Seite aufgeführt sind, greifen, z. B. Ausbau des ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Parkraummanagement, Umgestaltung des Straßenraums? All das ist nicht neu.

Wir haben uns in Nordrhein-Westfalen überlegt, dass man zwar immer wieder an die Menschen appellieren kann, ein anderes Verhalten an den Tag zu legen, es aber viel wichtiger ist, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die Mobilitätswende vor Ort funktioniert, dass es attraktive Angebote gibt, die zum Entwickeln eines anderen Mobilitätsverhaltens einladen.

Folie 7: „Rahmenbedingungen schaffen“

Wir haben hier das Beispiel Rauchen angeführt. Sie wissen vielleicht noch, dass vor 15 bis 20 Jahren überall geraucht wurde: in Kneipen, in Restaurants, in Zügen. Damals hat man keine Broschüre mit dem Titel „Rauchen tötet“ aufgelegt, sondern man hat die Rahmenbedingungen so

verändert, dass Rauchen nicht mehr möglich ist. Ich glaube, heute empfinden es 90 bis 95 % der Bevölkerung sicherlich als angenehm, dass das umgesetzt worden ist. Aber Sie werden sich erinnern, dass es vor 15 bis 20 Jahren, als das eingeführt worden ist, einen großen Aufschrei gab. Das Ende der Gastronomie wurde prophezeit. Ich sage das deshalb, um deutlich zu machen, wie wichtig es ist, entsprechende Rahmenbedingungen für die kommunale Mobilitätswende zu schaffen.

Damit komme ich zu den Erfolgsfaktoren für die Mobilitätswende und zu den Instrumenten. Das, was wir in Nordrhein-Westfalen als Erfolgsfaktoren identifiziert haben, beruht auf unserer eigenen Erfahrung, aber es gibt mittlerweile auch sehr viele Studien, die das zeigen, unter anderem vom Europäischen Rechnungshof, vom Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung und sogar von EY, die vor Kurzem selbst ein Papier dazu herausgegeben haben.

Ohne Kommunikation funktioniert nichts. Wir versuchen, das den Verantwortlichen in unseren Kommunen klarzumachen. Man kann lange über das Was und das Wie reden. Viel wichtiger ist jedoch das Warum. Es geht dabei um eine Sinnstiftung. Auf kommunaler Ebene fehlt im Hinblick auf die Mobilitätswende sehr oft eine positive Erzählung. Wenn ich in dem Bereich tätig bin, kommt es sehr schnell so rüber, als würde ich irgendetwas gegen das Auto machen. Nein, ich bin für etwas. Ich bin für eine Verbesserung der Lebensqualität. Das Klima brauche ich nicht zu erwähnen. Es gibt einen Handlungsdruck ohnegleichen. Wir unterstützen unsere Kommunen, indem wir mit den unterschiedlichsten Fachstellen in den Kommunen ein Kommunikationsseminar anbieten, durch das die auf kommunaler Ebene Tätigen in die Lage versetzt werden, eine positive Erzählung zu entwickeln.

Folie 10: „Mobilität für Menschen“ – In Verbindung damit wird ein Video gezeigt.)

Es geht immer – das ist unser Anspruch – um Mobilität für Menschen. Wir haben für das Land Nordrhein-Westfalen ein Zukunftsbild entwickelt. Das ist ein Zukunftsbild, das wir in unseren Kommunen zu platzieren versuchen. Aber in den Kommunen finden natürlich auch andere Prozesse statt, in denen andere Zukunftsbilder mit einer anderen Emotionalität belegt sind.

Folie 11: „Erfolgsfaktor 2: Rollenklärung und Ressourcenfrage Verwaltung-Politik“

Vor Ort muss zunächst einmal auch das Rollenverständnis zwischen Verwaltung und Politik geklärt werden. Wir führen Workshops mit Vertretern von Kommunalverwaltungen und politisch Engagierten durch, um das Rollenverständnis zu klären. Warum zeige ich hier ein Bild mit einer Szene aus der Chirurgie? Wir eröffnen diese Workshops sehr oft, indem wir sagen: Liebe Kommunalpolitiker, ihr würdet doch nie einer Chirurgin sagen, wie sie das Messer zu führen hat. Es ist eure Aufgabe als Kommunalpolitiker, dafür zu sorgen, dass die Chirurgie so ausgestattet ist, dass erstens so operiert werden kann, dass man weiß, ob das Herz oder die Hüfte operiert werden, und zweitens die entsprechenden Geräte und die entsprechenden Ressourcen zur Verfügung stehen. Übertragt das jetzt bitte auf die Situation, in der ihr euch bei der Mobilitätswende auf der kommunalen Ebene befindet.

Welche Aufgabe hat die Kommunalpolitik? Sie muss erstens eine eindeutige Zielvorgabe formulieren und zweitens Ressourcen zur Verfügung stellen. Welche Aufgabe hat die Verwaltung? Sie soll die Mobilitätswende auf der Grundlage dieser Rahmenbedingungen umsetzen, am besten nach einem Sustainable Urban Mobility Plan.

Folie 12: „Angebote für die Kommunalpolitik“

Wir haben, wie es auf dieser Folie gezeigt wird, dafür verschiedene Angebote für die Kommunalpolitik geschaffen. Einmal im Jahr führen wir ein kommunalpolitisches Mobilitätsforum durch. Dazu laden wir alle Mitglieder der Verkehrs- und Planungsausschüsse ein. Wir gehen in die Gremien. Für unseren Wissenschaftlichen Beirat haben wir in Nordrhein-Westfalen auch ein digitales Format entwickelt: „Kommunalpolitik trifft Wissenschaft“. Einmal im Monat gibt es einen kurzen Input zu verschiedenen Themen.

Folie 13: „Erfolgsfaktor 3: „Handlungsstarke Kommunalverwaltung“

Die nächste Folie zeigt, wie wichtig es ist, eine handlungsstarke Verwaltung zu haben. Das ist es, was wir unter kommunalem Mobilitätsmanagement verstehen. Fast jeder Fachbereich hat etwas mit Verkehr und Mobilität zu tun. In den seltensten Fällen ist innerhalb der Verwaltung ein Prozessmanagement so angelegt, dass ein Ziel eindeutig formuliert ist oder dass die Fachbereiche die entsprechenden Strategien dafür haben.

Wir empfehlen, die Mobilitätswende zur Chefsache zu machen. Wir empfehlen, innerhalb der Kommunalverwaltungen agile Prozessstrukturen anzulegen, um zu bestimmten Themenbereichen ein fachübergreifendes Querschnittsthema zu belegen.

Der zweite wichtige Punkt ist ein interfraktioneller Arbeitskreis. Die Mobilitätswende ist so komplex, dass sie nicht innerhalb einer Legislaturperiode angegangen werden kann – das brauche ich Ihnen nicht zu erzählen – und vor allen Dingen nicht nur von einer oder zwei Fraktionen; sondern das muss am besten mehrheitsfähig über mehrere Fraktionen hinweg geschehen. Das ist ein hoher Anspruch, aber wir versuchen, ihm gerecht zu werden, indem in interfraktionellen Arbeitskreisen ohne Herstellen der Öffentlichkeit mit den Mitarbeitern der Fachverwaltung entsprechende Konzepte und Strategien entwickelt werden.

Der letzte Bereich umfasst die Dialogformate mit den Akteuren – das war gerade Ihr Thema –: Wie ziehe ich bei bestimmten Mobilitätskonzepten die Betroffenen mit? Das Ganze kommt nicht von ungefähr; das Ganze bedarf auch einer Koordination.

Folie 14: „Erfolgsfaktor 4: Kommunale Mobilitätsmanager*innen“

Dazu bilden wir in Nordrhein-Westfalen Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager aus. Das sind kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in einem neuntägigen Lehrgang genau für diese Querschnittsaufgabe ausgebildet werden. Wir haben in Nordrhein-Westfalen mittlerweile zwölf Lehrgänge mit insgesamt 290 Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchgeführt. Das Spannende ist – das zeigt auch, welche strategische Bedeutung es hat –: Die Teilnehmerurkunden wurden und werden immer von den Verkehrsministern übergeben. Herr Wüst hat, als er noch

Verkehrsminister in Nordrhein-Westfalen war, die Urkunden immer selbst überreicht. Auch der neue Verkehrsminister, Oliver Krischer, macht das sehr gerne.

Folie 15: „Erfolgsfaktor 5: Mobilitätsmanagement institutionalisieren“

Auf der nächsten Folie wird gezeigt, dass es wichtig ist, nicht nur das Verkehrsmanagement – das ist das eine –, sondern vor allen Dingen auch das Mobilitätsmanagement anzugehen. Der Blick sollte nicht zu stark auf den Verkehr gerichtet sein, sondern man sollte sich auf das Mobilitätsverhalten konzentrieren. Mit dem Mobilitätsmanagement möchte man das Mobilitätsverhalten der Bürger in Richtung der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität beeinflussen. Dazu ist es wichtig, zu schauen: Warum sind die Menschen eigentlich unterwegs? Sie gehen zur Schule, sie gehen zur Arbeit, und sie gehen einkaufen. Wie erreiche ich die Menschen am besten? Ich erreiche die Menschen am besten, indem ich letztendlich auf die Verkehrserzeuger zugehe.

Folie 16: „Erfolgsfaktor 6: „Neue Mobilitätsroutinen schaffen“

Auf dieser Folie werden die unterschiedlichsten Zielgruppen und standortbezogene Mobilitätsmanagementmaßnahmen gezeigt. Frau Mühlhans wird im Anschluss sicherlich noch einiges dazu sagen. Es ist wichtig, mit Schulen – schulisches Mobilitätsmanagement – und mit Betrieben zusammenzuarbeiten. Das ist ein wichtiger Standortfaktor. Im öffentlichen Straßenraum machen wir Fußverkehrchecks für Senioren und mit ihnen, um uns aufzeigen zu lassen, wo Handlungsbedarf besteht.

Ein wichtiges Thema ist das Mobilitätsmanagement im Quartier. Mobilstationen vor Ort sollen die Menschen zu einem anderen Mobilitätsverhalten einladen.

Zu diesen einzelnen Themenbereichen bieten wir unseren Mitgliedskommunen Austauschformate, sogenannte Fachgruppen, an und auch Fortbildungen. Wir haben Fortbildungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement – das machen wir gemeinsam mit den IHKs in Nordrhein-Westfalen –, zum schulischen Mobilitätsmanagement und auch zum Mobilitätsmanagement im Quartier.

Folie 17: „Erfolgsfaktor 7: Ohne Push-Maßnahmen wird es nicht gehen“

Wir haben eine riesige Aufgabe – auf der Verkehrsministerkonferenz wurde das noch einmal verdeutlicht –: die Verdopplung der ÖPNV-Fahrgastzahlen bis 2030. Das ist aber nicht allein durch den Ausbau der Pull-Faktoren zu erreichen. Genauso wichtig ist es, Push-Faktoren umzusetzen: Bewohnerparken, Parken im Rahmen von Parkraummanagement usw. Da bieten wir für unsere Kommunen Austauschformate und Fachgruppen an, aber auch bestimmte Förderprogramme, damit diese Push-Faktoren ausprobiert und umgesetzt werden können.

Folie 18: „Erfolgsfaktor 8: Attraktivität der Lösungen“

Auf dieser Folie wird es deutlich gemacht: Wir müssen Experimentierräume schaffen. Wir müssen den Menschen zeigen, was sie gewinnen, wenn man Parkplätze entfernt: Kommunikationsorte.

Wir stellen unseren Mitgliedskommunen sogenannte Stadtmöbel zur Verfügung, um den Menschen zu zeigen, dass diese Veränderung auch etwas mit Lebensqualität zu tun hat.

Folie 19: „Erfolgsfaktor 9: Regionale Kooperation“

Auf dieser Folie wird gezeigt, wie wichtig es ist, regional zu kooperieren. Auch die Millionenstadt Köln bekommt die Verkehrsprobleme nicht gelöst, wenn sie nicht mit den Kommunen und Städten im Oberbergischen oder in der Eifel zusammenarbeitet. Darum haben wir in Nordrhein-Westfalen über die drei Zweckverbände ein flächendeckendes Mobilstationenkonzept entwickelt, das jetzt überall umgesetzt wird. Wichtig ist, dass die Kommunen versuchen, ähnliche Angebote für die Menschen zu entwickeln, sodass es einfach ist, diese zu nutzen.

Folie 21: „Die richtigen Rahmenbedingungen schaffen“

Erlauben Sie mir zum Schluss ein Fazit. Für uns in Nordrhein-Westfalen ist es wichtig, die Kommunen dabei zu unterstützen, die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Dazu bedarf es einer eindeutigen Zielvorgabe durch die Politik: Wo will ich bis zum Jahr 2030 im Bereich Verkehr und Mobilität stehen? Ich denke, das Jahr 2030 ist ein sehr prägnantes Datum, zum einen wegen der Einhaltung der Klimaschutzziele, zum anderen wegen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts. Das schafft man vor allen Dingen, wenn das innerhalb der Kommunalverwaltung als Querschnittsaufgabe zwischen Baurecht, Planungsrecht und schulischem Mobilitätsmanagement gesehen wird. Das bedarf der Koordination durch Mobilitätsmanagerinnen und -manager.

Wir brauchen in der Kommunalverwaltung aber auch ausreichend Ressourcen, um diese Aufgabe anzugehen. Wichtig ist, die Mobilität und nicht den Verkehr zu fördern. Ich glaube, in diesem Gremium brauche ich nicht zu erläutern, worin der Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität besteht.

Vor allen Dingen ist es wichtig, das Mobilitätsmanagement als Teil der Integrierten Verkehrsplanung zu institutionalisieren – zwischen der Angebotserweiterung und dem Betrieb des Mobilitätsmanagement als Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens.

Wichtig ist, ein kommunales Mobilitätskonzept nicht für die Schublade zu erstellen, so, wie es in Nordrhein-Westfalen vielen solcher Konzepte ergangen ist, sondern es mit Leben zu erfüllen.

Wichtig sind Push und Pull: Ohne Push wird es nicht gehen.

Wir brauchen Kommunikation. Ohne Kommunikation ist die Mobilitätswende auf der kommunalen Ebene sehr schwer durchzusetzen.

Außerdem müssen wir Experimentierräume zulassen und Testräume schaffen.

Folie 22: „Kernergebnisse Evaluation“

Was bewirken unsere Maßnahmen? Wir haben eine unabhängige Evaluation durchführen lassen. Das zeigt, wie wichtig ein Einfluss von außen ist, damit man sich in den Kommunen mit dem

Thema Mobilitätswende beschäftigt. Es erfordert das Qualifizieren von Mitarbeitern, und es erfordert letztendlich, Entscheidungsprozesse in den Kommunalverwaltungen intern zu beschleunigen, wenn man sie als Querschnittsaufgabe auffasst und Kommunalpolitik macht.

Letzte Folie: „Danke für Ihre Aufmerksamkeit!“

Auf der letzten Folie sehen Sie einen Teil des Personals. Wie gesagt, mittlerweile sind es in Nordrhein-Westfalen 45 Kolleginnen und Kollegen, die die Kommunen über die Koordinierungsstellen betreuen. – Das war der Versuch, innerhalb von 20 Minuten darzustellen, wie wir in Nordrhein-Westfalen unterwegs sind.

Vorsitzende: Wir bedanken uns dafür, dass Sie dargestellt haben, wie Mobilität in NRW aussehen soll. Sie haben gesagt, man braucht Kommunikation. Wir steigen direkt in die Fragerunde ein. – Herr Dr. Naas.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Herr Dr. Naas, vielen Dank für den Vortrag. Ich teile viele Ihrer Einschätzungen nicht; das sage ich gleich vorweg. Mir kam das sehr einseitig vor. Deswegen stelle ich erst einmal zwei Verständnisfragen.

Erstens. Wer finanziert denn Ihre Veranstaltungen in den insgesamt 24 Stellen? Ist es das Land, oder sind es die Kommunen? Wird es umgelegt? Sind es die Mitgliedskommunen?

Zweitens. Mir erschien es sehr einseitig, was die Verkehrswende angeht. Unterstützen Sie auch einmal den Bau einer Umgehungsstraße oder den Bau einer wichtigen Autobahn oder Landesstraße in NRW, die auch zur Mobilität beitragen?

Dann darf ich Ihrer positiven Einschätzung noch ein bisschen widersprechen. Was die Lebensqualität betrifft: Die „Bild“-Zeitung von heute titelt: „Stau-Infarkt in Frankfurts City“. Es geht um den Einzelhandel in der Innenstadt. Personen, die aus dem Umland kommen und Weihnachtsgeschenke kaufen wollen, finden keine Parkplätze. Es wird die überregionale Bedeutung der Metropole für das Einkaufen hervorgehoben. Dann wird der IHK-Chef – nicht irgendwer, sondern der IHK-Chef Ulrich Caspar, CDU – zitiert. Das steht doch dem diametral entgegen, was Sie gerade vorgetragen haben. Einige haben anscheinend noch nicht verstanden, wie toll es in einer autofreien Stadt ist.

Herr **Jansen:** Ich kann natürlich nicht für Hessen sprechen. Bei uns ist die eindeutige verkehrspolitische Ausrichtung – nicht die parteipolitische Ausrichtung – die Mobilitätswende: so wenig Autoverkehr wie möglich und den Umweltverbund stärken. Wir haben diese Verpflichtung aufgrund von entsprechenden Klimaschutzvereinbarungen. Der Verkehrssektor – das brauche ich

Ihnen nicht zu erzählen – hinkt hinterher. Das ist die Verantwortung, die wir haben, und ihr versuchen wir über unser Zukunftsnetz Mobilität jetzt endlich gerecht zu werden. Wir stehen eindeutig für diese verkehrspolitische Zielrichtung und werden darin vom Verkehrsministerium des Landes unterstützt. Das ist übrigens schon 2015 ins Leben gerufen worden.

Wir haben 45 Personalstellen, wobei 32 Personalstellen direkt vom Verkehrsministerium des Landes, also vom Land NRW, finanziert werden. Die Mitgliedskommunen müssen keinen Mitgliedsbeitrag zahlen.

Die andere Frage bezog sich auf den Einzelhandel. Wir arbeiten in Nordrhein-Westfalen sehr eng mit den IHKs zusammen, um die Mobilitätswende zu erreichen. Ich glaube nach wie vor, es ist eine Mär, davon auszugehen – verschiedene Untersuchungen weisen das auch nach –, dass der Einzelhandel davon abhängig ist, dass ich mit dem Auto zum Geschäft fahren kann. Viel wichtiger für den Einzelhandel ist es, die Aufenthaltsqualität so zu gestalten, dass die Leute dort gern unterwegs sind. Es spricht in Nordrhein-Westfalen auch keiner davon, dass die Stadt Köln – eine Millionenstadt mit einem Umland – von ihrem Umland abgeschnitten werden soll. Vielmehr gilt es auch hier, frühzeitig Alternativen zu entwickeln. Natürlich wird es immer wieder zu Autoverkehren kommen. Aber wichtig sind Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und die verträgliche Abwicklung des restlichen Verkehrs. Das ist die eindeutige verkehrspolitische Zielvorgabe in Nordrhein-Westfalen.

Eine weitere Frage bezog sich auf die Finanzen. Wir finanzieren grundsätzlich keine Infrastruktur. Das läuft über andere Fördertöpfe; das ist die Sache des Verkehrsministeriums in anderen Bereichen. In Nordrhein-Westfalen ist ein eigener Fördertopf für Mobilitätsmanagement aufgelegt worden, um das Mobilitätsmanagement in den Kommunen zu ermöglichen.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Herr Jansen, vielen Dank für den Vortrag, der auf der einen Seite einen großen Bogen geschlagen hat, aber auf der anderen Seite an manchen Stellen ein bisschen unkonkret geblieben ist. In diese Richtung gehen meine Fragen.

Die Frage nach der Finanzierung hätte ich auch gestellt; jetzt habe ich nur noch eine Teilfrage zur Finanzierung. Wenn das Verkehrsministerium 32 Stellen finanziert, Sie aber 45 Stellen haben, woher kommt der Rest? Sie haben gesagt, die Kommunen sind unentgeltlich dabei.

Dann habe ich eine Frage zu den Stellen: Sind das Stellen, die in den Kommunen angesiedelt sind? Es stellt sich immer wieder die Frage: Wo wird gearbeitet? Wo findet Beratung statt? Wo findet das statt, was Sie auf Folie 4 dargestellt haben: „Wir beraten und begleiten Kommunen“? An der Stelle hätte ich auch gern eine Konkretisierung. Was heißt denn: „Wir beraten und begleiten Kommunen“? Das hätte ich gern genauer gefasst, vielleicht auch an einem Einzelbeispiel, sodass man versteht, was das Netzwerk macht.

Meine letzte Frage bezieht sich auf den Begriff „Netzwerk“. Ich kann das für jede Kommune einzeln bereitstellen, und dann ist es auch gut. Aber Sie haben explizit ein Netzwerk. Welche Funktion hat diese Vernetzung bei dem, was Sie machen? – Das sind meine drei Fragen.

Herr **Jansen**: Natürlich kann man das Ganze in 20 Minuten nicht umfänglich darstellen, sondern es ging darum, einen Überblick zu geben. Noch einmal: Diese Stellen sind bei den Verkehrsverbänden angesiedelt. Es sind 32 geförderte Stellen; den Rest der Stellen finanzieren die Verkehrsverbände selbst. Die Beschäftigten sind Angestellte der Verkehrsverbände, nicht der Kommunen.

Das, was unsere Aufgabe ist, kann man daran festmachen: Wir beraten, begleiten und qualifizieren. Wir qualifizieren – das habe ich gerade im Zusammenhang mit dem kommunalen Mobilitätsmanagement erwähnt – Menschen für schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement. Wir treffen uns regelmäßig mit unseren kommunalen Mobilitätsmanagern, um die Prozesse zu begleiten. Wir stellen ihnen auch einen Coach zur Verfügung, um diesen Transformationsprozess innerhalb der Kommunalverwaltung nach vorne zu bringen. Wir haben Fachgruppen zu verschiedenen Themen, z. B. zu Mobilstationen, zum Carsharing, zum Bewohnerparken und zum schulischen Mobilitätsmanagement. Dort treffen sich die kommunalen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht nur zum Informations- und Erfahrungsaustausch – damit bin ich schon bei der dritten Frage –, sondern wir selbst stellen entweder neue Förderprogramme vor oder führen Qualifizierungen durch.

Wir beraten und begleiten aber auch sehr konkret vor Ort. Ich habe Ihnen ein Workshop-Format vorgestellt, bei dem es um Politik und Verwaltung geht. Da gehen wir in die Kommunen hinein. Wir haben aber auch zu verschiedenen Themen, z. B. Mobilstationen oder E-Carsharing, Workshop-Formate, mit denen wir in die Kommunalverwaltungen gehen, um die Fachbereiche bzw. Dezernate bei dem Themenbereich zusammenzuführen.

Wir führen Exkursionen durch, um uns Best-Practice-Beispiele anzuschauen. Man braucht nicht unbedingt nach Kopenhagen oder nach Amsterdam zu fahren; denn es gibt viele Beispiele auch bei uns in der Region. Manchmal sind es zwar nur Insellösungen; nichtsdestotrotz zeigen sie: Ja, eine Veränderung ist möglich.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Herr Jansen hat noch nicht die Frage nach dem Netz beantwortet. Was bringt das Netz?

Herr **Jansen**: Ich habe gerade versucht, das darzustellen. „Netzwerk“ heißt: Die Leute treffen sich zum Informations- und Erfahrungsaustausch. Sie treffen sich über die kommunalen Grenzen hinweg, und das ist der Netzwerkgedanke, der letztendlich dahintersteht. Wir verknüpfen die Kommunen auch immer mit unterschiedlichen Playern, z. B. mit dem Schulministerium, wenn es um schulisches Mobilitätsmanagement geht. Aber wichtig ist – das war mir am Anfang gar nicht

so bewusst, das bekommen wir jedoch zurückgemeldet – der Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen in der Region. Das gibt es zum Teil gar nicht. Bei bestimmten Aufstellungsprozessen, z. B. bei Nahverkehrsplänen, wird so etwas gemacht, aber im normalen Alltagsgeschäft gibt es das sehr selten.

SV Dr. Jutta Deffner: Ich habe auch eine Frage, die in die Richtung geht. Herr Jansen, ich fand es sehr spannend, was Sie über diesen Change-Prozess gesagt haben: dass die Kommunalverwaltungen dort begleitet werden, so, wie sich auch Unternehmen begleiten lassen, wenn sie ganz grundsätzliche Dinge verändern wollen. Mich würde interessieren, wie Ihre Erfahrungen mit der Begleitung von kleinen Kommunen sind. Es wird oft davon gesprochen, dass dort die personelle Ausstattung sehr schlecht ist. Werden Sie erst tätig, wenn dort Mobilitätsmanager angesiedelt sind, oder erfolgt das schon vorher? Wie gehen Sie mit den knappen Personalressourcen um und damit, dass vielleicht gar nicht so viele Fachbereiche einbezogen werden können?

Meine zweite Frage bezieht sich auf die Formate. Sie haben davon gesprochen, dass Sie unterschiedliche Formate anbieten, um nicht nur das Fachpersonal zu begleiten und zu schulen, sondern auch um die politische Arbeit, z. B. die interfraktionelle Arbeitsgruppe, zu unterstützen. Aber wie schätzen Sie die Wirksamkeit ein, die Möglichkeit, diese positiven Geschichten auch bei den politischen Entscheidungsträgern gut zu verankern? Welche Formate sind da am aussichtsreichsten?

Herr Jansen: Ja, Sie haben recht. Auch in Nordrhein-Westfalen haben sich die Kommunen zum Teil beim Personal kaputtgespart. Das trifft gerade für Mittelstädte und kleinere Kommunen zu. Die Voraussetzung für eine Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität ist, dass wir zunächst einmal im Verwaltungsvorstand ein bis zwei Stunden Zeit bekommen, um uns darüber auszutauschen, warum die Mobilitätswende für die betreffende Kommune wichtig ist. Wir machen es nicht zur Voraussetzung, dass die Kommune dann eine Kollegin oder einen Kollegen zum Lehrgang Mobilitätsmanagement schickt. Das ergibt sich in der Regel von selbst.

Aber wir haben in den letzten Jahren immer häufiger die Erfahrung gemacht, dass sich gerade kleine Kommunen hier aufstellen. In einer kleinen Verwaltung ist es natürlich nicht so komplex, einen Change-Management-Prozess durchzuführen, wie in einer großen Verwaltung. Aber wir entdecken mittlerweile sehr oft, dass es gerade im ländlichen Raum die Bereitschaft gibt, sich mit Carsharing auseinanderzusetzen.

Wir machen über diesen Workshop der Kommune auch relativ schnell deutlich, dass sie, wenn sie diesen Veränderungsprozess angehen wollen, zusätzliche Personalressourcen brauchen. Das können wir nicht leisten. Wir machen keine Planungen vor Ort. Wenn wir weg wären, wäre das Thema dann nämlich tot. Immer mehr Kommunen im ländlichen Raum richten aber Stellen

für Mobilitätsmanager ein. Das sind Vollzeitstellen. Das ist das Ergebnis eines Beratungsprozesses, oder es ist mittlerweile klar geworden, wie wichtig es ist, Mobilitätsmanagement als Standortfaktor zu haben.

Die unterschiedlichen Formate: Sehr oft ist es wichtig, anlassbezogen etwas zu machen, z. B. wenn ein Mobilitätskonzept aufgestellt wird. Dann kommt man auf uns zu und sagt: Okay, lassen Sie uns einen themenbezogenen oder einen Strategieworkshop machen. – Wir haben gerade bei den Politikworkshops oft erlebt, dass die Kommunalpolitiker schon beim ersten Workshop zur Gründung eines interfraktionellen Arbeitskreises verstanden haben, wie komplex das Thema Verkehrswende – die kommunale Verkehrsplanung überhaupt – ist und dass die Kommune deshalb einfach mehr Personalressourcen braucht. Wir haben erlebt, dass sich innerhalb des interfraktionellen Arbeitskreises fast alle Fraktionen darauf geeinigt haben, zusätzlich Personal für diesen Bereich einzustellen.

Sie einigen sich dann auch darauf, Geld in die Hand zu nehmen, um eine positive Kommunikationsstrategie zu entwickeln. Ich habe versucht, es in meinem Vortrag darzustellen: Wenn ich keine positive Erzählung habe, wird mir die Mobilitätswende sehr oft um die Ohren gehauen – wobei ich denke, sie ist mehrheitsfähig. Aber dafür braucht man einfach eine Kommunikationsstrategie. Da greifen dann unsere Formate. Aber die Entscheidungsgewalt liegt natürlich immer in der kommunalen Hoheit. Die Kommune entscheidet selbst. Wir versuchen, über „Chefsache Mobilität“ einen Zugang zu finden und die verschiedenen Ebenen innerhalb der Kommunalverwaltung zusammenzuführen. Wir haben Dezernentinnen und Dezernenten sowie Fachbereichsleiterinnen und -leiter zu verschiedenen Themenbereichen.

Abg. **Knut John:** Können Sie noch einmal anhand eines Praxisbeispiels vorstellen, was mit den Mobilitätsmanagern möglich ist und was nicht möglich wäre, wenn es sie nicht gäbe? Viele der Kollegen sind auch in Städten und Kreisen ehrenamtlich tätig. Ich stelle mir gerade vor, wie ein Mobilitätsmanager in der Kleinstadt, aus der ich komme, wirken soll. Wem sind sie bei Ihnen in Nordrhein-Westfalen unterstellt? Wo wirken sie? Woran messen Sie, ob sie wirksam werden?

Ich habe, ausgehend von der Praxis, noch kein Empfinden dafür und weiß nicht, ob das etwas nützt. Wir haben sehr viele Berater auf allen Ebenen. Schaffen wir da nicht möglicherweise eine Beratungsstelle, die nichts bewirkt? Das ist die Sorge, die ich damit verbinde – gerade im ländlichen Raum, weil die Strukturen dort etwas anders sind.

Sie sagten aber auch, die Städte und Gemeinden hätten sich kaputtgespart. Sie müssen dazu wissen, dass sie nur so viel Geld zur Verfügung haben, wie sie vom Land bekommen. Deswegen muss ich die Städte und Gemeinden etwas in Schutz nehmen, was das Kaputtsparen angeht.

Herr **Jansen:** Wo sind die Mobilitätsmanagerinnen und -manager angesiedelt? Das ist ganz unterschiedlich. Manchmal sind sie bei Baudezernenten angesiedelt – als Stabsstelle –, manchmal

bei Fachbereichsleitern und manchmal auch bei Abteilungen, je nach der Größe der Kommune. Ihre Aufgabe ist, die Querschnittsaufgabe zu organisieren, agiles Prozessmanagement zu machen und im Hinblick darauf die Tätigkeiten der unterschiedlichen Fachbereiche zu koordinieren, die mit Verkehr und Mobilität zu tun haben. Wenn ich mich z. B. mit Verkehrssicherheit für Kinder beschäftige, bin ich nicht nur beim Straßenverkehrsamt oder beim Ordnungsamt, sondern dann bin ich auch beim Schulverwaltungsamt und befasse mich sehr konkret mit der Stadtplanung und dem entsprechenden Marketing. Andere Stellen gehören genauso dazu. Zu diesen Themenbereichen jeweils die Zusammenarbeit zu koordinieren ist eine der Hauptaufgaben der Mobilitätsmanagerinnen und -manager.

Ich habe gesagt, dass es in Nordrhein-Westfalen bereits zwölf Lehrgänge mit 290 Teilnehmerinnen und Teilnehmern gab. Dieser Lehrgang kostet 2.400 €. Wir brauchen im Augenblick überhaupt keine Werbung mehr für diesen Lehrgang zu machen. Ich denke, das ist auch ein Zeichen dafür, dass das angenommen wird. Die Lehrgänge sind einfach überzeichnet. Immer mehr Kommunen im ländlichen Raum schicken ihre Kolleginnen und Kollegen dorthin.

Wir sind jetzt dabei, eine Ausschreibung für eine Evaluation zu machen: Was bewirken die Mobilitätsmanager konkret im Haus, und wie tragen sie dazu bei, dass zum Schluss wirklich etwas auf der Straße zu sehen ist? Dazu kann ich Ihnen im Augenblick keine wissenschaftlichen Hintergründe nennen. Aber wir lassen jetzt, wie gesagt, eine Evaluation durchführen, um das herauszufinden.

Wir haben aber – das habe ich Ihnen gezeigt – vor einem Jahr eine Evaluation durchführen lassen, bei der deutlich wurde, dass gerade unsere Beratung und auch die Implementierung eines Mobilitätsmanagements in der Kommunalverwaltung dazu beitragen, dass das Thema kommunale Mobilitätswende auf der Tagesordnung der Kommunen nach oben rückt.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Herr Jansen, ich habe die Rolle des Landes noch nicht ganz verstanden. Ich habe verstanden, dass das Land für das Mobilitätsmanagement Geld gibt. Das Land macht Förderausschreibungen zum Thema Mobilitätsmanagement. Gibt es noch andere Aktionen des Landes, z. B. dass das Mobilitätsmanagement an irgendeiner Stelle gesetzlich oder in einem Erlass verankert ist? Was gehört noch zur Rolle des Landes, außer dass es Geld dafür gibt?

Herr **Jansen:** Wir stimmen uns zu allen möglichen Maßnahmen mit dem Land ab. Im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung heißt es, dass das kommunale Mobilitätsmanagement und das Zukunftsnetz Mobilität NRW gestärkt werden sollen. Wir sind in Zusammenarbeit mit dem Land gerade dabei, dafür eine Strategie auszuarbeiten.

Es gibt einen Fördertopf, der gefüllt ist. Auf ihn kann zurückgegriffen werden, um Mobilitätsmanagementmaßnahmen umzusetzen. In Baden-Württemberg hat man eine Stellenförderung für

Mobilitätsmanager vorgesehen und setzt das um. So etwas überlegen wir uns auch für Nordrhein-Westfalen. Aber es gibt im Augenblick keine gesetzliche Verpflichtung, Mobilitätsmanagement wirklich umzusetzen. Was das betriebliche Mobilitätsmanagement betrifft: Wir überlegen uns gerade, ob sich zumindest Landesbehörden und im Nachgang auch Betriebe ab einer bestimmten Größe einem Mobilitätsberatungsprozess im Hinblick auf betriebliches Mobilitätsmanagement unterziehen sollen.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Diese strategische Ausarbeitung ist also gewissermaßen eine der Strategien der Koalition in Nordrhein-Westfalen. – Okay, dann habe ich es verstanden. Danke schön.

Abg. **Klaus Gagel:** Vielen Dank für den Vortrag. Herr Jansen, soweit ich das wahrgenommen habe, fußt Ihr Vortrag, was das Warum angeht – Folie 9 Ihrer Präsentation –, im Wesentlichen auf dem Klimaschutz. Die Maßnahmen werden letztlich damit begründet, dass wir die Klimaschutzziele einhalten müssen. Meine Frage ist: Wie gehen Sie mit Kommunen um, die klimaschutzkritisch eingestellt sind? Die halten Ihnen beispielsweise entgegen. Wenn nach der 27. Klimakonferenz von 40.000 Delegierten 35.000 nicht klimaneutral anreisen, wenn es also auf der obersten Ebene nicht funktioniert, warum sollen wir in unserer Kommune CO₂ einsparen und eine Mobilitätswende machen? – Oder sie kommen mit dem Argument: In China werden ständig neue Kohlekraftwerke gebaut. Das, was wir in der EU einsparen, wird von China innerhalb von zwei Wochen im negativen Sinne überkompensiert. Dann ergibt die Mobilitätswende doch überhaupt keinen Sinn. – In dem Augenblick würde der komplette Vortrag, den Sie uns hier halten und in dem Sie darlegen, warum auf der kommunalen Ebene umgedacht werden muss, von der Argumentation her eigentlich komplett in sich zusammenfallen. Wie sehen Sie das?

Herr **Jansen:** Nein, er fällt überhaupt nicht zusammen. Gerade das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur Klimaschutzgesetzgebung besagt – ich glaube, es ist § 13; man muss noch einmal hineinschauen –, dass alle kommunalen Gebietskörperschaften dazu aufgefordert sind, einen Beitrag zu leisten, unabhängig davon, was in China passiert. Ich könnte jetzt lange darüber diskutieren, wer bisher den größten CO₂-Ausstoß verursacht hat. Das ist sicherlich nicht China, sondern das sind die westlichen Industrienationen.

Die Argumente, die Sie gerade angeführt haben, kommen komischerweise gar nicht aus unseren Kommunen, sondern da wird gefragt: Was können wir tun? – Ich glaube, die Handlungsbereitschaft ist da. Die Kommunen, in denen man das nicht so sieht, werden nicht Mitglied bei uns. Es sind nicht alle 427 kommunalen Gebietskörperschaften Mitglied bei uns. Die Verantwortung gegenüber unseren Kindern und Enkeln wird – wobei das oft persönliche Gründe hat – von den Hauptverwaltungsbeamten schon begriffen. Es gibt auf der kommunalen Ebene diesbezüglich

sehr viele Einflussmöglichkeiten, gerade im Verkehrssektor. Auf kommunaler Ebene spielen sich die Veränderungen ab.

Wenn Sie bei unserem Zukunftsbild zugehört haben, hoffe ich, dass Ihnen deutlich geworden ist, dass es nicht „nur“ um das Klima geht. Aber ich glaube, „nur“ ist ein schlechtes Wort in dem Zusammenhang. Wir stehen vor einer Klimakatastrophe. Wir hatten letzts eine Klausurtagung mit dem Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung. Wenn nichts Entscheidendes passiert, sind bis zum Jahr 2030 70 % der Erde nicht mehr bewohnbar. Überlegen Sie sich einmal, was das auslösen wird. Das passiert nicht erst ab dem Jahr 2100, sondern das ist ein schleichender Vorgang. Ich denke, von daher stehen wir alle in der Verantwortung.

Wir argumentieren aber nicht nur mit Klimaschutz, sondern auch mit Lebensqualität und Verkehrssicherheit. Vision Zero: Ich denke, es ist auch wichtig, dass Kinder wieder selbstständig zur Schule gehen können, ohne dass sie Angst haben müssen, einen Unfall zu haben. Wir möchten den Einzelhandel stärken, indem wir die Aufenthaltsqualität und die Erreichbarkeit sichern – auch ohne Verbrennerauto. Das sind alles Momente, die für unsere Mitgliedskommunen – nicht für alle, das stimmt, aber die müssen auch nicht mitmachen – wichtig sind.

SV Prof. **Dr.-Ing. Petra K. Schäfer:** Herr Jansen, ich habe noch eine Frage: Sie scheinen das Land Hessen und die Art und Weise, wie wir aufgestellt sind, ein bisschen zu kennen. Welche Empfehlungen haben Sie für uns? Was können wir in Hessen mit Ihrer Expertise besser machen?

Herr **Jansen:** Es steht mir nicht zu, dazu etwas zu sagen. Dafür habe ich nicht genug Einblick in das, was in Hessen gemacht wird. Wir sind mit dem Fachzentrum für Nachhaltige Urbane Mobilität und auch mit der ivm in Kontakt – gerade auch auf der Bundesebene –, damit wir nicht überall das Rad neu erfinden müssen, sondern voneinander profitieren können. In Nordrhein-Westfalen haben wir die Erfahrung gemacht, dass die Kommunen bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Mobilitätswende Unterstützung brauchen. Das habe ich dargestellt. Ich glaube, es wäre überlegenswert, zu schauen, ob sich Hessen da nicht auch aufmachen sollte. Aber es fehlt mir, wie gesagt, der genaue Überblick. Aber ich würde jedem Bundesland empfehlen, die entsprechenden Rahmenbedingungen für die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene zu schaffen.

Vorsitzende: Es gibt keine weiteren Fragen. Herr Jansen, ich bedanke mich bei Ihnen dafür, dass Sie uns aus NRW ein so praktisches und auch interessantes Beispiel gegeben haben, wie Mobilitätsmanagement gestaltet und koordiniert wird, und dass Sie uns an Ihren Visionen für ein Zukunftsbild der Mobilität teilhaben lassen. Vielen Dank dafür und herzliche Grüße nach Köln.

Wir gehen jetzt in die Mittagspause und fahren um 12:35 Uhr mit der Anhörung fort.

(Unterbrechung von 12:14 bis 12:40 Uhr)

Amt. Vors. Abg. **Gernot Grumbach:** Wir wollen jetzt nach der Mittagspause weiterarbeiten, diesmal live. – Frau Mühlhans, darf ich Sie nach vorne bitten? Sie erhalten sofort das Wort.

Frau **Dipl.-Ing. Mühlhans:** Ganz herzlichen Dank für die Einladung in die Enquetekommission. Was ich Ihnen vortragen möchte, passt ganz gut zu dem, was meine Vorrednerinnen und Vorredner bereits vorgestellt haben. Ich möchte jetzt aus Sicht der Region Frankfurt/Rhein-Main und unserer Gesellschaft, der ivm – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement –, den einen oder anderen Punkt etwas konkretisieren. Die Fragestellung, wie Kommunen, die Landkreise und die Regionen das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement konkret umsetzen können, werde ich anhand von einigen Vorhaben und Projekten darstellen.

Präsentation Frau Mühlhans siehe Anlage – Folie: „ivm – wir fördern eine nachhaltige Mobilität“

Ganz kurz ein paar Worte zu uns als ivm, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt/Rhein-Main. Wir sind eine regionale Gesellschaft, gegründet im Jahr 2005. Wir sind eine öffentliche Gesellschaft, und als Gesellschafter fungieren die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, der Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Sonderstatusstädte in der Region Rhein-Main. Wir haben unseren Sitz in Frankfurt und arbeiten mit einem Team von zwölf Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Unser Ziel ist es, Maßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen, die eine nachhaltige Mobilität in der Region fördern können. Ziel ist auch der Aufbau und die Umsetzung eines zuständigkeitsübergreifenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements; das ist im Gesellschaftsvertrag verankert. Grundlage ist eine definierte Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und Verkehr aus dem Metropolgesetz, damals noch Ballungsraumgesetz. Das ist die Grundlage, auf der wir tätig sind.

Wir sind schwerpunktmäßig im Gebiet unserer Gesellschafter tätig; aber es gibt zunehmend Aufgaben, die wir auch für das gesamte Land Hessen übernehmen, dann mit entsprechender Finanzierung durch das Land Hessen.

Folie: „Themenfelder und Aufgaben ivm“

Die Themen- und Aufgabenfelder decken sich weitgehend mit dem, was Herr Jansen vorhin schon vorgestellt hat, ergänzt um den Bereich des Verkehrsmanagements. Wir sind im Mobilitätsmanagement tätig und unterstützen in der Mobilitätsplanung und der Erarbeitung von Konzepten zur Mobilität, auch bei der intermodalen Verknüpfung. Wir haben aber auch einige Themen und Projekte, die dem Verkehrsmanagement zuzuordnen sind. Dabei geht es darum, die Verkehre, die unterwegs sind, mit Blick auf die Strategien im Verkehrsnetz abwickeln zu können.

Aus unserem Tun heraus sind einige Mobilitätsdienste entstanden, die auch draußen sichtbar sind; der größte darunter ist der Radroutenplaner Hessen. Es gibt aber auch andere Angebote wie die Meldeplattform Radverkehr oder den Lkw-Lotsen. Wir organisieren in diesem Rahmen – das ist eine wesentliche Grundlage für unsere Arbeit, aber auch für die Arbeit der kommunalen Akteure – auf der regionalen Ebene ein Datenmanagement, um verschiedene Mobilitätsdaten zu erfassen, nach bestimmten Standards zu harmonisieren und diese zu veröffentlichen. Das werde ich gleich noch näher darstellen.

Es ist vorhin schon angeklungen: Ein großer Kern unserer Arbeit ist auch der Wissenstransfer sowie der Erfahrungsaustausch zwischen den Projekten und den Aktivitäten, die in der Region zwischen den Akteuren laufen. Wir sind Teil verschiedener Netzwerke, und unsere Aufgabe ist es, zu schauen, wo durch Netzwerke und vertiefte Zusammenarbeit vor Ort Dinge gut in die Umsetzung gehen können.

Folien: „Betriebliches Mobilitätsmanagement“

Als erstes Beispiel habe ich Ihnen das betriebliche Mobilitätsmanagement mitgebracht. Wir sind seit zwölf Jahren mit einem Programm und einem Beratungsangebot unterwegs, das öffentliche und private Arbeitgeber, aber auch die Hochschulen dabei unterstützt, an ihren Standorten nachhaltige Mobilitätskonzepte umzusetzen. Unser Programm unterstützt bei der Erstellung und Umsetzung eines solchen Konzeptes. Wir bringen einen Prozess zu den Arbeitgebern, mit dem sie die für sie richtigen Maßnahmen identifizieren können. Dann ist es Aufgabe der Arbeitgeber, diese Maßnahmen entsprechend umzusetzen.

Wir sind mit diesem Thema mittlerweile hessenweit unterwegs, und zwar in enger Kooperation mit den Industrie- und Handelskammern, den kommunalen Aufgabenträgern vor Ort, den lokalen Nahverkehrsorganisationen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und den Wirtschaftsförderungen. Das Ganze ist so organisiert, dass es in den IHK-Bezirken eine sogenannte lokale Koordinierung gibt, die Ansprechpartner ist. Wir bringen die Instrumentarien mit und gehen dann gemeinsam auf die Arbeitgeber zu.

Wir bieten Formate an, mit denen die Arbeitgeber und die Aufgabenträger in Workshops zusammenarbeiten, wenn es darum geht, dass die Arbeitgeber sich über bestimmte Fragen austauschen können, zum Beispiel: Wie habt ihr ein bestimmtes Thema zur Radverkehrsförderung umgesetzt? Wie habt ihr das mit der Umstellung eures Fuhrparks auf Elektromobilität gemacht? – Wir bringen Akteure, die das jeweilige Know-how vermitteln können, mit in die Workshops ein. Dort sitzen auch immer die Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner von den Unternehmensstandorten, mit denen man über bestimmte Probleme sprechen kann, wenn zum Beispiel etwas mit der Radverkehrsanbindung nicht funktioniert und was man da machen kann. Wir haben im Rahmen eines solchen Prozesses auch schon bewirkt, dass Haltestellen in die Nähe eines Eingangstores verlegt worden sind und Ähnliches.

Ich habe Ihnen dieses Beispiel mitgebracht, um Ihnen zu zeigen: Wir bieten einen Rahmen zur Durchführung der Analysen. Wir begleiten die Unternehmen und geben ihnen ein Beratungsbüro

an die Hand, sodass die Kommunen und die Aufgabenträger vor Ort über unser Programm in einen direkten Austausch mit den Unternehmen gehen können.

Nach dem Motto „Tue Gutes und sprich darüber“ – das ist tatsächlich sehr wichtig – bietet inzwischen die IHK, sogar über unsere Region hinaus, ein Audit „Vorbildlich Mobil“ an, das gemeinsam mit uns für Hessen entwickelt worden ist. Das führt dazu, dass sich auf Grundlage der erarbeiteten Mobilitätspläne die Unternehmen und Arbeitgeber zertifizieren lassen können. Damit geht eine Selbstverpflichtung einher, diese Maßnahmen hinterher auch umzusetzen.

Dieses Thema ist im Jahr 2012 mit einzelnen Pilotprojekten gestartet. Indem wir es geschafft haben, einen definierten Programmrahmen und Standards zu erarbeiten, können wir sehr gut in die Fläche gehen. Wir haben mittlerweile 140 Arbeitgeber mit rund 110.000 Beschäftigten erreicht, die daran teilgenommen und daraufhin Jobtickets eingeführt oder im Rahmen der Radverkehrsförderung etwas getan haben. Wenn ich das runterbreche von Hessen auf den einzelnen Unternehmensstandort, trägt jeder PKW, der morgens nicht das Betriebsgelände oder den Parkplatz am Betrieb anfährt, dazu bei, dass weniger Verkehr im Verkehrsraum im unmittelbaren Umfeld unterwegs ist.

Welche Aufgaben übernehmen wir als regionale Koordinierung, als ivm? Wir koordinieren das Gesamtprogramm und führen die Akteure zusammen. Wir sehen zu, dass das Ganze funktioniert. Wir stehen als Ansprechpartner zur Verfügung, aber wir halten auch die gesamten Instrumentarien zur Beschäftigtenbefragung für die Analyse zur Erreichbarkeit vor. Das muss also nicht jeder selber erarbeiten, sondern das liegt bei uns im Haus.

Wir begleiten bei der Maßnahmenumsetzung und insbesondere bei der Frage, wie ein Jobticket eingeführt werden kann. Das ist ein sehr kommunikationsintensiver Prozess, und gerade im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wird sich mit der Einführung des 49-Euro-Tickets einiges ändern. Auch diesen Prozess werden wir mit unseren Arbeitgebern begleiten. Unsere Aufgabe ist es auch, vor Ort zu schauen: Wen brauche ich eigentlich, um so etwas in einem Landkreis oder in einer Kommune umsetzen zu können? Das ist eine Frage der Netzwerkkoordination und des Aufbaus vor Ort.

Folien: „Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement des Landes Hessen“

Ein zweites Mobilitätsmanagement, das vorhin schon angesprochen wurde, ist das schulische Mobilitätsmanagement. Dort sind wir seit 2010 mit einzelnen Themen und Projekten unterwegs. Seit 2018 haben wir über die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen den Auftrag, hessenweit als Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement tätig zu sein. Unter dem Motto „Besser zur Schule“ fördern wir mit verschiedenen Ansätzen das Ziel, eine eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu erreichen.

Wir haben verschiedene Angebote und Elemente, die wir gemeinsam mit den Kommunen und den Aufgabenträgern vor Ort in Umsetzung bringen. Als ersten Schwerpunkt haben wir den Schulstandort und den Schulweg. Die Kommunen, Schulen und Schulträger beschäftigen sich in einem systematischen Ansatz von der Analyse bis zur Maßnahmenentwicklung mit der Mobilität

an den Schulen, auf dem Schulweg und im Schulumfeld. Dann werden gemeinsam – das ist auch ein Prozess von Beteiligung – mit den Schülerinnen und Schülern, den Eltern, den Schülern, den Verkehrsplanern, der Verkehrswacht und der Polizei – also allen, die einen guten Blick auf den Schulweg haben – sogenannte integrierte Schulmobilitätspläne erarbeitet. Das ist ein Papier, das die Ergebnisse dokumentiert. Wichtiger ist aber noch, dass wir diesen Prozess mitbringen, wo sich die Akteure gemeinsam den Standort anschauen und überlegen: Welche Maßnahmen können realistisch umgesetzt werden?

Mit dem Wettbewerb „Schulradeln“ haben wir einen Wettbewerb, der landesweit seit 2015 durchgeführt wird. Dabei können Schülerinnen und Schüler, ganze Schulteams, innerhalb von drei Wochen im Rahmen des Wettbewerbs Stadtradeln möglichst viele Fahrradkilometer sammeln. Das hat zwei Effekte: Es macht zum einen sichtbar, wieviel Rad gefahren wird. Die kommunalen Akteure merken auf einmal, was die Schulgemeinschaft an Fahrradkilometern fährt, und haben ganz andere Argumentationen, um das Thema „Radverkehr“ auf die Agenda zu nehmen. Dieser Wettbewerb ist mittlerweile bundesweit etabliert: Acht Bundesländer rufen diesen Wettbewerb aus.

Ganz zentral im Rahmen des Programms – das ist auch in den Reden der beiden Vorredner angekommen – sind auch die Netzwerke Schule und Mobilität. Wir haben Projekte, mit denen wir die Akteure zusammenbringen. Es geht aber auch darum, diese Aktivitäten zu verstetigen. Wir können mit unserem Team – wir sind bei der ivm zwölf Personen – nicht diese Projekte vor Ort durchführen; aber wir können mit den Akteuren vor Ort schauen: Wer muss an einen Tisch? Wie sehen vor Ort die passenden Formate aus? Wie will man in Zukunft bei diesem Thema weiterarbeiten? Was sind Themen, die man gemeinsam voranbringen will? Das ist so etwas wie eine erweiterte Starthilfe. Ziel ist jedenfalls, vor Ort die Strukturen so hinzubekommen, dass es weiterlaufen kann.

Diese gemeinsamen Strukturen beinhalten auch, dass wir in die jeweiligen Kommunalverwaltungen hineinschauen. Im Zusammenhang mit einem Schulmobilitätsplan kommen Aufgaben auf die Verwaltungen zu, und das ist eine große Liste: Da soll eine Elternhaltestelle hin. Da funktioniert eine Querung nicht. Da fehlt ein Stück Radweg. – Das sind alles Aufgaben, die bewältigt werden müssen. Da achten wir sehr darauf, dass nicht nur Einzelfallentscheidungen bearbeitet werden müssen, sondern auch überlegt werden muss, wie das für die Kommunen gut handhabbar gemacht werden kann.

Wo stehen wir? – Mittlerweile sind hessenweit 122 Schulen dabei. Wir sind gestartet mit einzelnen Projekten bei uns in der Region, haben dann aber den systematischen Ansatz geschafft, das Programm auch in die Fläche zu tragen. Beim Wettbewerb „Schulradeln“ haben in diesem Jahr über 25.000 Schülerinnen und Schüler an 298 weiterführenden Schulen mitgemacht und sind insgesamt 2,4 Millionen Kilometer gefahren. Die Schulteams sind zugleich die Teams in Hessen, die auch beim Stadtradeln unter den ersten Drei sind; da steckt also Potenzial drin. Wenn man einen Anreiz schafft, wird auch das Radfahren vermehrt genutzt. Solche Wettbewerbe gibt es übrigens auch an den Grundschulen für das Zu-Fuß-Gehen.

Ein weiteres Thema: Mit dem Schulradroutenplaner stellen wir ein Instrumentarium zur Verfügung, das dabei hilft, geeignete Routen zur Schule ausweisen zu können. Dies nutzt den Schulen vor Ort dabei, im Rahmen der Elternarbeit Ängste zu nehmen oder in die Kommunikation zu gehen. Im Umkehrschluss nutzt es auch den Kommunen, ein Medium zu haben, um sagen zu können: Das sind unsere Wege, und da priorisieren wir einen Ausbau.

Das waren einige Beispiele aus dem Mobilitätsmanagement. Das ist nicht alles, was wir tun; es soll aber veranschaulichen, wie man das, was aus einer Rahmensetzung kommt, aufbauend auf dem, was das Zukunftsnetz macht, eine Ebene tieferlegen kann und in der konkreten Umsetzung von regionaler Ebene oder von übergeordneter Ebene unterstützen kann.

Unsere zweite Säule ist das Verkehrsmanagement.

Folien: „Verkehrsmanagement“

Dabei geht es darum, gemeinsam mit den Städten und Gemeinden zuständigkeitsübergreifend – mit Hessen Mobil und der Autobahn GmbH – Verkehrsmanagementstrategien, also Lenkungsstrategien, abzustimmen und in Umsetzung zu bringen. In einer Region wie Frankfurt/Rhein-Main haben wir natürlich große Städte, die ausgestattet sind mit Verkehrszentralen und Verkehrsrechnern, die alles umsetzen können. Das Umland jedoch, die Landkreise und die Städte und Gemeinden, haben diese Instrumentarien nicht mehr. Selbst wenn sie wollten, gäbe es dort in den angrenzenden Landkreisen momentan keine entsprechende Verkehrssteuerungstechnik. Das ist eine Aufgabe, die wir derzeit in einem großen Projekt bewerkstelligen. Auch da können wir übergeordnet tätig sein. Es werden Gespräche geführt, wie für die Region eine Verkehrsmanagementzentrale aufgebaut werden kann. Wir bringen dann Anwendungen und Tools mit, die die Kommunen ertüchtigen, diese Strategien umsetzen zu können.

Wir haben des Weiteren die Aufgabe, die Mobilitäts- und Verkehrsdaten – diese müssen veröffentlicht werden – nach bundesweiten Standards zusammenzuführen in den Fällen, in denen die Kommunen das nicht selber tun können. Wir veröffentlichen diese Daten dann über die Mobilität des Bundes. Wir haben einige Mobilitätsdienste, die wir daran ankoppeln. Diese ermöglichen es den Kommunen, Informationen an die Bürgerinnen und Bürger zu geben. Es muss also nicht jeder seinen eigenen Dienst schaffen.

Wir haben schließlich noch die Aufgabe, bei einigen anderen Themen regional durchgängige Lösungen zu schaffen. Es bringt aus Nutzersicht nichts, wenn es überall andere Regelungen gibt. Dazu gehören zum Beispiel auch Dinge wie der regionale Handwerkerparkausweis oder die Meldeplattform Radverkehr; ich hatte es schon angesprochen.

Zur Veranschaulichung ein Beispiel für das Verkehrsmanagement und die Mobilitätsdaten. Der klassische Fall: Wegen Baustellen werden Umleitungsstrecken eingerichtet, und Strecken werden gesperrt. Es gibt aber auch die Situation, dass strategisch gesteuert werden soll; das heißt, Lkw-Verkehre sollen nicht über bestimmte Routen fahren. Wir haben auch vorgegebene Radrouten wie beispielsweise die Themenrouten oder das beschilderte Alltagsnetz. Wenn man möchte,

dass das auch in Mobilitätsdiensten berücksichtigt wird – zum Beispiel von Google, den Navigationsanbietern oder Dritten –, dann muss man es möglich machen, dass diese Strategien bekannt sind. Die wollen aber nicht mit jeder Kommune einzeln sprechen, sondern am liebsten haben sie die Daten nach einem Standard. Deswegen haben wir die Aufgabe, diese Daten einzusammeln, in entsprechende Standards zu überführen und dann über die Mobilität für die Region verfügbar zu machen.

Damit diese Informationen in das System gelangen – die großen Städte haben eigene Systeme; viele kleinere Städte haben das nicht –, bieten wir entsprechende Tools zur Datenerfassung, Datenpflege und Datenübermittlung an, die die Kommunen nutzen können. Der Mehrwert einer solchen Kooperation liegt darin, dass sich nicht jede Kommune diese Tools selber beschaffen muss, sondern dass sie einmal für die Region vorhanden sind und dann entsprechend zur Verfügung gestellt werden können.

Folie: „Meldeplattform Radverkehr und Radroutenplaner“

Dasselbe Prinzip gilt für zwei andere Angebote, die wir für die Region mit unseren Gesellschaftern umgesetzt haben: die Meldeplattform Radverkehr und der Radroutenplaner. Da spielt die Nutzer/-innensicht eine ganz entscheidende Rolle. Die Meldeplattform Radverkehr ist ein System, bei dem Radfahrende Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur melden können. Die Meldung landet direkt bei der zuständigen Stelle innerhalb der Kommune. Der Radfahrer oder die Radfahrerin muss sich nicht mehr Gedanken machen, ob er bzw. sie jetzt auf dem Teilabschnitt in der Kommune X oder Y unterwegs ist. Sie bekommen vielmehr ein Werkzeug an die Hand, mit dem sichergestellt ist, dass die Meldung direkt bei der richtigen Stelle landet. Dann besprechen wir mit den Kommunen, wie die internen Bearbeitungsprozesse so aufgesetzt werden können, dass diese Meldung nicht ins Leere läuft, sondern entsprechend bearbeitet wird.

Dasselbe gilt für den Radroutenplaner Hessen. Der Radroutenplaner nennt Ziele. Es gibt auch andere Angebote. Dieser Radroutenplaner hat die Möglichkeit, lokale Strategien, die vorrangigen Netze in den Kommunen oder Beschilderungen abzubilden. Aber auch Baustellen und Einschränkungen, die uns bekannt sind, werden aktuell im Routing berücksichtigt, und auch das kann für die weitere Kommunikation genutzt werden.

Folie: „Erfolgsfaktoren für die Umsetzung“

Das waren einige ausgewählte Beispiele, wie man nicht nur mit Wissensvermittlung oder mit Leitfäden unterstützen kann, sondern wie auch durch Tools unterstützt werden kann. Es gibt eine ganze Menge Erfolgsfaktoren für die Umsetzung. Es ist eben schon angeklungen: Sowohl das Mobilitätsmanagement als auch das Verkehrsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe. Es braucht, wenn es erfolgreich umgesetzt werden soll, auf den unterschiedlichen Ebenen die Menschen, die diese Querschnittsaufgabe umsetzen können.

Die Bereitstellung eines organisatorischen Rahmens von Prozessen, Instrumentarien und Methoden erleichtert dabei die Umsetzung vor Ort. Wir stellen fest, dass nicht jeder Verkehrsplaner vor Ort, jeder Radverkehrsbeauftragte oder Klimaschutzmanager oder Mobilitätsmanager alles neu

erfinden muss. Er kann vielmehr auf unsere Angebote und Programme zurückgreifen und sie entsprechend umsetzen. Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer sind ganz wichtig. Wir lernen voneinander: Die Kommunen lernen; aber auch wir lernen von den Kommunen, was es braucht. Wir lernen auch, was in den anderen Bundesländern läuft oder was bundesweit passiert.

Eigentlich müsste Kompetenz und Expertise vor Ort bei den Umsetzenden vorhanden sein. Ein Erfolgsfaktor besteht auch darin, gewisse Kompetenzen zu bündeln. Bei der Vielschichtigkeit der Themen muss nicht jeder ein vertiefter Experte in allen Themenbereichen sein. Die Kompetenzbündelung ermöglicht es, dass Dinge schneller in die Umsetzung gehen können, weil man sich nicht erst aufwendig in jedes Thema bis ins letzte Detail einarbeiten muss.

Der zuständigkeitsübergreifende Ansatz schafft Synergien, ermöglicht es aber auch, Zusammenhänge herzustellen, zum Beispiel eine Verknüpfung zwischen dem Thema „Straße“ und dem Thema „ÖPNV“. Wir haben vorhin gehört, dass im Zusammenhang mit dem emotionsgeladenen Bereich von Mobilität und Verkehr die Beteiligung wichtig ist. Ebenso wichtig ist es, eine sachliche und fachliche Objektivität in die Diskussion und die Aushandlungsprozesse hineinzubekommen. Wir versuchen, dies über unsere Projekte und Angebote zu unterstützen.

Ein weiterer Erfolgsfaktor ist eine gute Förderkulisse auf Landes- und Bundesebene. Hier in Hessen haben wir bei dem Beispiel des schulischen Mobilitätsmanagements insofern eine hervorragende Förderkulisse. Die Kommunen müssen nicht befürchten, dass es keine finanziellen Mittel dafür gibt, wenn sie Maßnahmen haben, die umgesetzt werden sollen; vielmehr wird über die Förderrichtlinie zur Nahmobilität schon ein großes Spektrum von dem, was umgesetzt werden muss oder soll, mit Fördermitteln hinterlegt.

Wichtig ist – das stellen wir immer wieder fest – eine regelmäßige Prüfung und Anpassung von rechtlichen Rahmenbedingungen und wie damit umgegangen wird. Ein Beispiel ist die Frage der berühmten Querungsstelle. Wann kann ein Zebrastreifen oder eine Mittelinsel eingerichtet werden? Wann ist es an Landesstraßen möglich? Da haben wir manchmal das Henne-Ei-Problem. Es ist noch nichts passiert, und es kann nicht umgesetzt werden. Diese Rückkopplung aus der praktischen Arbeit ist wichtig, um gegebenenfalls Rahmenbedingungen anzupassen. Auch das ist eine wichtige Kommunikationsaufgabe.

Folie: „Erfolgsfaktor Gesamtsystem“

Wir haben nicht den Anspruch, dass das Verkehrsmanagement und das Mobilitätsmanagement DIE Lösung für die Verkehrswende sind. Das Ganze ist ergänzend und aufbauend; es soll unterstützen. Es gibt aus meiner Sicht zwei Punkte, die ganz zentral sind. Das ist erstens der Aspekt einer angemessenen Verkehrsinfrastruktur, die notwendig ist. Das betrifft also die Radwege, die Gehwege und der Straßen. Es braucht eine gewisse Leistungsfähigkeit; im Gesamtsystem muss es zusammenpassen. – Zweitens braucht man die Mobilitätsangebote. Es nutzt nichts, wenn man in den Kernstädten alles hat, was die moderne Mobilität hergibt, diese Angebote jedoch hinter der Stadtgrenze aufhören. Das ist eine Aufgabe, die gelöst werden muss: In die Peripherie und in den ländlichen Raum müssen angemessene Angebote getragen werden, sodass es eine durchgängige Wegeketten gibt.

Auch die Kooperation ist wichtig, gerade auch für Hessen und unsere Region. Im Moment fahren wir einen anderen Weg als zum Beispiel NRW, wo es ein großes Zukunftsnetz gibt, in dem viele Dinge gebündelt sind. Wir haben sehr viele Institutionen mit sehr viel Expertise, von denen jede eine eigene Aufgabe hat. Diese Kooperation gilt es zu stärken. Aus meiner Sicht muss da nicht etwas komplett Neues geschaffen werden. Die Ansätze zum Beispiel mit den Fachzentren, die im Land vorhanden sind, in denen geschaut wird, wo es Anknüpfungspunkte gibt, um das Ganze weiter in die Fläche zu tragen, sind schon sehr gut. Da gibt es bereits jede Menge Erfahrung.

Ich möchte noch einen Punkt hervorheben. Das Thema „Ressourcen“ ist angesprochen worden. Vorhin wurde von Frau Schäfer – jetzt ist sie nicht mehr da – eine Frage gestellt nach der Qualifizierung von Mobilitätsmanagern. Ob sie nun Mobilitätsmanager heißen oder anders – es geht darum, dass sie das, was die Anforderungen der hessischen Kommunen betrifft, auch umsetzen können. Das würde allen, die in der Praxis damit zu tun haben, sehr guttun. Eine Qualifizierung würde auch bedeuten, diejenigen mitzunehmen, die mit viel Erfahrung schon sehr lange in den Verwaltungen sitzen und Aufgaben erledigen. Es geht nicht darum, dass jetzt eine neue Generation kommt und sagt: Wir machen aber alles anders. – Vielmehr müssen alle mitgenommen werden.

Auch das Thema „Kommunikation“ ist schon ausreichend angesprochen worden. Ich möchte aber noch zwei Punkte hervorheben, nämlich erstens „Ideen- und Impulsgeber“ und zweitens „Vorreiter und gute Beispiele: Reallabore“. Das sind ganz wichtige Elemente, wie Innovationen und neue Ansätze in die Kommunen und in die Region getragen werden. Das können Initiativen sein, das können formal die Entscheide sein. Das können auf der kommunalen Ebene auch gute Masterarbeiten sein; das können Forschungsprojekte sein, die von den Hochschulen angeschoben werden. Wir sind gerade mit einer sehr guten Kooperation bei den Reallaboren und führen Mobilitätsexperimente zusammen mit dem ISOE vor Ort durch. Das sind Elemente, die gute Impulse bieten und die Themen sichtbar machen. Auf diese Weise können Dinge ausprobiert werden. Das ist etwas, das es zu stärken gilt und wo es Mut braucht, um die Dinge weiter voranzutreiben.

Das ist jetzt sicherlich nicht abschließend, aber das sind die Dinge, die ich hervorheben wollte. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall)

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Man ist immer wieder überrascht, was es alles gibt, was man alles machen kann und was man alles wissen sollte – Stichwort: „Volldröhnung“. Manchmal frage ich mich, ob es nicht mittlerweile so viele Institutionen gibt, die gerade auch in diesem Mobilitätsbereich unterwegs sind und ihre Aufgaben haben, dass es gar nicht mehr so leicht ist, sich da durchzufinden und zu wissen: An wen wende ich mich mit welchem Anliegen, und wer ist wofür zuständig? Es gibt ja auch noch den Gesetzgeber, der für einiges zuständig ist.

Wie sind da Ihre Erfahrungen? Wie gehen Sie damit um, sodass kein Konkurrenzverhältnis daraus entsteht, sondern ein Miteinander derjenigen, die in diesem breiten Mobilitätsfeld aktiv werden können? Das ist meine eine Frage.

Meine andere Frage. Ich habe mir eingebildet, ich hätte aufgepasst; ich habe es aber nicht mitbekommen. Wir haben vorhin in einem Pausengespräch über die Rolle der Landkreise gesprochen. Ich habe das jetzt aber irgendwie nicht mitbekommen. Wenn Sie dazu bitte noch etwas sagen könnten? – Danke schön.

Frau Dipl.-Ing. Mühlhans: Ich fange mal mit den unterschiedlichen Institutionen an. Es ist sicher so, dass man sehr gut vermitteln und kommunizieren muss, wofür man zuständig ist. Es hilft aber, und so organisieren wir uns im Moment auch, dass man weiß, was jeweils die anderen machen. Wenn also bei uns eine Anfrage kommt, zum Beispiel zum Thema „Radschnellwege“, dann ist das ein Thema, das wir, rein von der Aufgabenbeschreibung her, bearbeiten könnten. Dieses Thema ist aber bereits beim Regionalverband über verschiedene Projekte sehr gut verankert, das wissen wir. Wenn bei uns also solche Anfragen eingehen, dann wissen wir das weiterzuleiten. Es werden zunehmend Pläne auf der regionalen Ebene gemacht, wo diese Themen verankert werden, auch mit Zuständigkeiten.

Im Moment ist es einfach so: Die Themen sind da, und wir müssen sehen, wie wir sie bearbeiten. Ich spreche erst mal für die Region, und da ist zunächst eine Stärkung für die Region wichtig. Das Nächste ist der Schritt nach Hessen. Als ivm übernehmen wir aber grundsätzlich keine Aufgaben, für die es schon einen ureigenen Aufgabenträger gibt. Wir übernehmen auch keine hoheitlichen Aufgaben; das ist klar. Vorhin habe ich schon gesagt, dass man, wenn solche Aufgaben anstehen, bereits vorhandene Akteure stärken sollte, bevor man groß etwas Neues aufmacht. Das sind die zwei Pole. Da muss man sich noch mal sehr genau mit den Vor- und Nachteilen auseinandersetzen. Es ist jedenfalls viel Expertise und Kompetenz an den einzelnen Stellen vorhanden.

Die zweite Frage betraf die Rolle der Landkreise. Ich sage mal so: Wir haben die Städte und Gemeinden, wo die Projekte vor Ort verankert sind. Ich nehme mal das Beispiel mit den Schulen, mit denen wir zusammenarbeiten. Angesichts dieser Themenfülle ist es einfach nicht leistbar, mit den verfügbaren Personalressourcen, die eine Region hat, mit dem Nachwuchs und dem Personal diese Aufgaben von A bis Z bis ins letzte Detail immer vor Ort vorzuhalten, sei es in einer Gemeinde mit 10.000 Einwohnern oder in den großen Städten. Wir nehmen wahr, dass zunehmend die Landkreise mit Stellen wie einer Mobilitätsbeauftragten stärker in eine koordinierende Aufgabe gehen. Diese sind eine Art Mittler für das, was es an Angeboten gibt. Sie können das Ganze kanalisieren und den Kommunen vor Ort mit einem sehr viel stärkeren Ortsbezug zur Verfügung stellen.

Damit gehen keine formalen hoheitlichen Aufgaben an den Landkreis über oder umgekehrt, sondern es geht allein um die Aufgabe der Koordination. So kann man im Blick behalten, was es an Angeboten gibt. Das kann man sich so vorstellen: In unserem Gesellschaftergebiet haben wir 174

Städte und Gemeinden, also Kommunen. Dann haben wir die Landkreise. Das kann gebündelt werden. Die Vertreter von den Landkreisen und kreisfreien Städten kennen unsere Angebote. Genauso gibt es die Angebote beim Regionalverband. Das sind wiederum Netzwerke, die voneinander wissen; aber es sind auch Multiplikatoren, die die Informationen wieder auf die Ebene darunter transportieren können. Nur so kann es bei dieser Fülle funktionieren. Die Verkehrsverbände haben ihre hoheitlich zugewiesenen Aufgaben; aber sie übernehmen auch Mehraufgaben. Dort funktioniert das Prinzip ja auch. Es muss also nicht alles auf der unteren Ebene passieren, wobei das jetzt nicht wertend gemeint ist, sondern die lokale Ebene bezeichnet.

Abg. **Knut John**: Ich habe zwei Fragen an Sie. Zum einen geht es um das betriebliche Mobilitätsmanagement. Hier fällt mir auf, dass Sie sehr weit im Süden geblieben sind und zumindest den nördlichen ländlichen Raum gar nicht in Betracht gezogen haben, wobei doch gerade dort die Auspendelei in die Metropolen hinein sehr, sehr hoch ist. Gibt es dafür eine Begründung?

Meine zweite Frage: Wenn man durch die Landkreise fährt – ich bin jetzt auch bei den Landkreisen –, dann erkennt man unterschiedlichste Ausrichtungen. Es gibt Landkreise, da hat man den Eindruck, die sind von gestern – da ist alles auf das Auto ausgerichtet –, und es gibt auch modernere Landkreise, die schon Rücksicht nehmen auf das, was kommt und kommen soll. Ich will Ihnen ein Beispiel nennen: In einem Landkreis geht es um eine 30-er-Zone ortsinnerhalb, das ist aber Landstraße. – Sie nicken, also kennen Sie das Problem. – Die Verkehrsbehörden sagen: „Nein, geht nicht“, und dann fährt man in einen anderen Landkreis, und plötzlich geht's. Weitere Beispiele sind Kreisel, Fußgänger, Radwegekennzeichnung etc.

Können Sie dazu etwas sagen? Ist da möglicherweise unterschiedliches Wissen die Ursache, oder ist das Ignoranz? Wie kann man das beurteilen?

Frau **Dipl.-Ing. Mühlhans**: Ich fange mal mit der letzten Frage an. Ich denke nicht, dass das Ignoranz ist. Es liegt zum Teil an den handelnden Personen, weil sie ihre Ermessensspielräume nicht ausnutzen oder die Offenheit für das Thema fehlt. Fehlende Offenheit würde ich nicht gleichsetzen mit Ignoranz. Das ist bei den Personen einfach anders angekommen. Wir stellen immer wieder fest, dass manche Landkreise da sehr viel offener sind, weil sie das Thema bei sich vielleicht schon anders verankert haben. Da dringt der Ansatz in die unterschiedlichen zuständigen Abteilungen und Ämter anders durch, als das in anderen Landkreisen der Fall ist. Die Projekte können aber dazu beitragen, dass sich eine Sichtweise bei den handelnden Personen ändert, wenn sie die Bereitschaft haben, sich in dieses Projekt einzubringen, oder wenn sie verpflichtet werden, sich in dieses Projekt einzubringen.

Bei dem Thema, das Sie angesprochen haben, stellen wir fest, dass es aus der Politik andere Vorgaben und Erwartungen an ihre Verwaltungen gibt. Das sind zwei Gründe, die sicherlich dazu beitragen, warum es Unterschiede bei einem solchen Thema gibt. Bei diesen Themen sind wir immer auch mit Hessen Mobil im Austausch. Nur über die Projekte kann die Art und Weise, wie

man es früher gemacht hat, aufgelöst werden und dann das Neue in die Umsetzung gehen. Das meine ich auch, wenn ich von Qualifizierung rede. Die Qualifizierung erfolgt nicht über große Lehrgänge, sondern das geht über das Tun miteinander und über das Reden in der Verwaltung, warum was erforderlich ist. – So viel zu dem Teil der Frage.

Jetzt müssten Sie mir noch kurz ein Stichwort zu Ihrer ersten Frage geben.

(Abg. Knut John: Betriebliches Mobilitätsmanagement: Warum nicht im Norden?)

Wir haben die Klumpung im Bereich Frankfurt/Rhein-Main. Das hängt mit unserem ureigenen Zuschnitt als regionaler Gesellschaft zusammen. Das ist ein Gesellschaftergebiet; die Punkte verteilen sich aber schon in die Fläche. Das ist das Schöne an unserem Mobilitätsmanagementansatz: Wir kommen nicht mit Standardlösungen, sondern wir kommen mit einer Methode, mit der man die für jeden Standort passenden Maßnahmen finden kann. Dann ist es an der einen Stelle nicht unbedingt das Jobticket, das durchträgt, weil es eben keine gute ÖPNV-Anbindung gibt, sondern dann sind es zum Beispiel Punkte wie die Radverkehrsförderung oder die Vermittlung von Fahrgemeinschaften. Der Ansatz trägt tatsächlich durch.

Wir sind in Gesprächen mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund. Es gibt Anfragen, und es gibt eine wunderbare Initiative, nämlich den Verein Klimaneutrales Waldeck-Frankenberg. Ich weiß nicht, ob Sie davon schon gehört haben. Dort haben sich sehr viele Unternehmen zusammengeslossen, um in dem Verein ihren Beitrag zur Klimaneutralität leisten zu wollen. Da spielt das betriebliche Mobilitätsmanagement eine Rolle. Allein aufgrund unseres Gesellschaftsvertrages und der Finanzierung – wir werden von den Kommunen mitfinanziert – hatten wir keine Legitimation, weiter in den Norden zu gehen. Das ist eher eine formale Begründung. Es ist also nicht so, dass das Thema dort nicht von Interesse wäre.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Ich habe nur eine kleine Nachfrage. Sie sagten bei der Diskussion der Frage, wie die Landkreise bestimmte Maßnahmen handhaben, dass Anforderungen „von der Politik“ kämen. Wer genau ist „die Politik“ in dem Fall?

Frau **Dipl.-Ing. Mühlhans**: Das ist unterschiedlich.

(SV Prof. Dr. Barbara Lenz: Das würde mich wirklich interessieren! Ist das der Bürgermeister? Ist das die Kreisverwaltung?)

– Auch das kann unterschiedlich sein. Es kann der engagierte Bürgermeister oder die engagierte Bürgermeisterin sein, wo alle merken, dass das Thema eine Herzensangelegenheit ist, und dann wird das durchgetragen. Das motiviert natürlich. Es kann aber genauso gut aus den politischen Gremien kommen. Das wäre das Beispiel mit der Schulmobilität. In dem Thema ist ganz viel Zündstoff, und es gibt viele Emotionen. Diese Pläne werden sukzessive in den Gremien zum Beschluss vorgelegt. Das braucht Ressourcen und eine Legitimation, um es in der Kommune

umzusetzen. Genauso sind die Schulen gefordert, das, was innerschulisch an Maßnahmen gemacht werden muss, in ihren Schulprogrammen zu verankern. Die Aufgaben gehen also in beide Richtungen, und das kann durchaus unterschiedlich sein. Das können zentrale Akteure sein, das kann aber auch über formale Beschlüsse erfolgen.

Noch ein Punkt dazu: Die Stadt Frankfurt erarbeitet einen Masterplan Mobilität. Man hat dort parallel zu dem Prozess der öffentlichen Beteiligung und des Lenkungskeises einen verwaltungsinternen Prozess, wo genau solche Prinzipien verankert werden. Die haben gesagt: Das sind unsere Ziele; das ist unsere Strategie, und das ist unsere Leitlinie. Die haben, wenn ich richtig informiert bin, aktuell zehn Handlungsleitlinien, die verwaltungsintern bei solchen Entscheidungen wirksam werden sollen. Das ist ein laufender Prozess.

Amt. Vors. Abg. **Gernot Grumbach:** Jetzt habe ich eine Frage. Wenn Sie in die Zukunft denken: Wie wirksam ist das, was Sie machen können? Wenn es noch Wirksamkeitsgrenzen gibt, können wir die verändern? Bedarf es dafür anderer rechtlicher Regelungen? Bedarf es anderer organisatorischer Regelungen? Oder bedarf es einer größeren Anzahl von Leuten? Das sind drei Punkte, über die Sie in der Regel steuern, was eine Institution leisten kann oder nicht. Das ist eine spannende Frage: Können wir etwas machen? Was können wir organisieren? Müssen wir noch etwas debattieren für den Schlussbericht, oder würden Sie sagen: „Alles gut so“?

Frau **Dipl.-Ing. Mühlhans:** Bei dem Punkt „mehr Personal“ würde ich schon einen großen Haken dranmachen. Wenn man weiter in die Flächen gehen will, braucht man mehr Ressourcen. Man kann noch mal schauen, inwieweit man an dem einen oder anderen Punkt den Förderrahmen anpasst. Ich habe festgestellt, dass das nicht nur über Verpflichtungen funktioniert. Beispielsweise die Schulmobilitätspläne verpflichtend zu machen, ist sicher nicht der erfolgversprechende Weg. Das funktioniert sehr gut, weil es in der Sache überzeugt.

Ich möchte Ihnen mitgeben, sich für Hessen Gedanken zu machen zum Bereich der Qualifizierung und Weiterbildung und wie man etwas Adäquates aufsetzen kann. Meines Wissens gibt es das hier noch nicht. Nordrhein-Westfalen hat es, Niedersachsen hat es auch, ebenso Baden-Württemberg. Das trägt durch, und wenn es gut zugeschnitten ist auf die Rahmenbedingungen und die Angebote hier, gibt das sicherlich noch mal einen Schub. Das Personal kann man an der Stelle gut qualifizieren.

Es wäre sehr gut, mit Blick auf das Ergebnis noch mal genau zu schauen, welche Aufgaben anfallen und gelöst werden müssen. Es gilt auch zu schauen, wo diese Aufgaben verankert werden müssen. Da wäre eine Präzisierung sicher hilfreich, und zwar am besten mit den Personen und Akteuren, die beteiligt sind. Da sollte man noch mal in den Austausch gehen.

Eine Rahmenbedingung, die sicherlich für viele Themen vor Ort hilfreich wäre, weil das sehr gut diskutiert wird – das ist vielleicht ein kleiner Punkt –, ist das Thema „Tempo 30 in den Innenstädten“. Es gibt diese Initiative, der sich viele Städte und Gemeinden in Hessen angeschlossen haben. Das würde ganz viel Diskussion vor Ort wegnehmen, auch beispielsweise die Frage, ob man Tempo 30 vor den Schulstandorten anordnen kann oder nicht. Dann gäbe es Rahmenbedingungen, die das Problem loslösen könnten. Ich nenne als Beispiel die Schulstandorte, weil das so plakativ ist; das gilt aber natürlich auch für andere Fragestellungen.

Die Hessische Bauordnung beispielsweise erkennt das Mobilitätsmanagement vom Rahmen her an, sodass Stellplatzsatzungen so gestaltet werden können, dass eine reduzierte Stellplatzzahl im Rahmen des Genehmigungsverfahrens umgesetzt kann. Das funktioniert und wird zunehmend umgesetzt. Da besteht die Aufgabe eher auf der fachlichen Ebene, Standards zu definieren und genauer zu hinterlegen, was wie angerechnet werden kann. Von daher funktioniert das ganz gut.

SV Dr. Jutta Deffner: Ich habe noch zwei Fragen. Frau Mühlhans und Herr Jansen, Sie haben die Experimente angesprochen. Ich frage das nicht deshalb, weil wir solche Mobilitätsexperimente in der Wissenschaft durchführen wollen, sondern eher aus dem Blickwinkel: Wie wird die Fähigkeit von Kommunen eingeschätzt, solche Experimente so durchzuführen, dass sie den Kommunen etwas bringen, auch von den unterschiedlichen Ebenen her, für die Bewohnerinnen und Bewohner, für die Entscheidungsträger und die Planer? Was kann das befördern?

Dann habe ich noch eine Frage, die mich immer wieder bewegt, wenn wir über die Mobilitätsangebote auf dem Land diskutieren und gleichzeitig wissen, dass alle Anbieter von Carsharing nicht gerne in die Fläche gehen. Es gibt das Konzept mit den Ankermietern; das reicht aber an vielen Orten nicht aus. Es gibt auch das Peer-to-Peer-Carsharing. Wie könnte das Mobilitätsmanagement die Kommunen dahin gehend unterstützen, dass auch nichtmarktgängige Formen des Carsharings vor allem in ländlichen Räumen besser Fuß fassen können?

Frau Dipl.-Ing. Mühlhans: Ich fange mal mit den Experimenten an. Das braucht noch Unterstützung. Da gilt das Gleiche, was auch anfangs bei der Bürgerbeteiligung angeklungen ist: Es sollte immer klar sein, mit welchem Ziel ein Experiment durchgeführt wird. Da gibt es auch den Zeitraum des Experiments, der bedacht werden muss. Es muss auch klar kommuniziert werden, an welchen Kriterien ein Erfolg oder ein Scheitern eines Experiments gemessen wird und wie mit den Erfahrungen aus dem Experiment umgegangen wird.

Ein Experiment sollte immer vor dem Hintergrund durchgeführt werden, dass man hinterher schaut, ob nachgebessert werden muss. Das Ausprobieren ist wichtig, aber die Spielregeln des Ausprobierens sollten vorher gut definiert werden, sonst läuft man Gefahr, dass der Eindruck entsteht: Wir machen ein Experiment, aber eigentlich steht schon fest, dass das Vorhaben umgesetzt werden soll. Das ist die Vorstufe, und das führt an anderen Stellen wieder zu Unmut, weil dann schon signalisiert wird: Eigentlich geht es um die Umsetzung, und das Experiment wurde

nur vorgeschaltet, um alle zu befrieden. – Man sollte dieses Experiment also wirklich ernst nehmen.

Was ich nicht genau einschätzen kann, weil ich nicht nahe genug dran bin, ist der Bereich der Verkehrsversuche. Ich bekomme immer nur mit, dass gesagt wird: Es ist sehr aufwendig, Genehmigungen für Verkehrsversuche zu bekommen. – Das könnte etwas sein, wo es leichtgängiger nach oben zu den Genehmigungsbehörden gehen könnte. Aber da kann ich nicht wirklich aus eigener Anschauung oder aus der Erfahrung eigener Projekte berichten.

Das Carsharing wurde angesprochen, und ich möchte darunter auch den Bereich der Mietradsysteme subsumieren. Das sind auch zentrale Bausteine der Mobilitätsstationen. Das ist ein klassisches Beispiel dafür, dass es sich um betriebswirtschaftliche Modelle von Dritten handelt, die da auf dem Markt sind. Das ist in großen Städten leichtgängiger. Wenn das eingeführt wird, konzentriert es sich immer dort, wo man eigentlich schon ein gutes Mobilitätsangebot hat.

Wir haben uns sehr lange mit der Frage auseinandergesetzt, wie man das in die Fläche tragen kann. Die Ankermieter sind wichtig, dass man also einen Kreis hat, der ermöglicht, dass ein Fahrzeug auch genutzt wird. Da funktioniert das. Wir haben auch viele Diskussionen mit unserem Verkehrsverbund geführt, das Ganze projektmäßig auszuloten. Wenn man das Carsharing oder die Mietradsysteme als Teil des öffentlichen Nahverkehrs begreift, dann wäre es sicher ein nächster Schritt, darüber nachzudenken, ob man es nicht stärker in die Mechanismen der ÖV-Finanzierung einspielt.

Das fängt an mit der Frage, welche Finanzierungsmittel von Bund und Land bis nach unten zur Verfügung gestellt werden. Es funktioniert nicht, gerade bei den Mieträdern, das Ganze von der Finanzierung her rein nutzerbasiert umzusetzen. Man will, dass es genutzt wird. Viele sagen, die erste halbe Stunde müsse kostenfrei sein. Ein solches Mietrad wird aber in den meisten Fällen maximal eine halbe Stunde genutzt. Das bedeutet aber, dass die Nutzung kostenfrei ist, und dann kommen keine Einnahmen rein. Da sollte man darüber nachdenken, ob es Mechanismen gibt, das Ganze stärker in das Prinzip der ÖPNV-Finanzierung einzugliedern. Dafür bin ich aber nicht die Fachfrau.

Amt. Vors. Abg. **Gernot Grumbach**: Ich sehe jetzt keine Wortmeldung mehr. – Frau Mühlhans, herzlichen Dank. Sie haben uns jetzt noch einige Fragen zum Nachdenken mitgegeben. Das war auch Sinn des Unternehmens, insofern auch dafür vielen Dank.

Dann darf ich mich auch bei Ihnen allen bedanken und wünsche einen fröhlichen Arbeitstag.

Wiesbaden, 22. Februar 2023

Protokollführung:

Vorsitz:

Swetlana Franz

Sabine Bächle-Scholz