



Integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung

Ankommen statt unterwegs sein

Städte und Stadtregionen stehen angesichts des Klimawandels vor gewaltigen Herausforderungen: etwa 70 Prozent der Treibhausgasemissionen sind urbanen Ursprungs. Gleichzeitig belasten Staus und zunehmender Verkehr in Städten die Umwelt und mindern die Lebensqualität. Ist mehr Mobilität mit weniger Verkehr möglich? Wie verzahnen wir die Stadt- und Mobilitätsplanung – für vielfältige, durchmischte Städte, Straßen als Lebensräume, kurze Wege und weniger Emissionen?

Jede Stadt ist anders

Raum und Mobilität auf allen Ebenen zusammendenken und gemeinsam gestalten – das ist integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung. Die Konzepte dafür entstehen direkt vor Ort, jede Stadt ist anders. Der Bund definiert aber den Handlungsrahmen von Kommunen und Regionen durch rechtliche Vorgaben und Finanzierung. Um die Zusammenarbeit zwischen lokalen Akteuren aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft in einer integrierten Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung zu fördern, ist es wichtig, ihnen zu vertrauen. Für die Gestaltung von gemeinsamen Strukturen, Kooperationsformen, Instrumenten und Prozessen sowie die Umsetzung von spezifischen Maßnahmen benötigen die Akteure vor Ort ausreichend rechtlichen Spielraum. Gemeinsam mit den Ländern sollte der Bund darüber hinaus Anreize über staatliche Förderprogramme setzen.

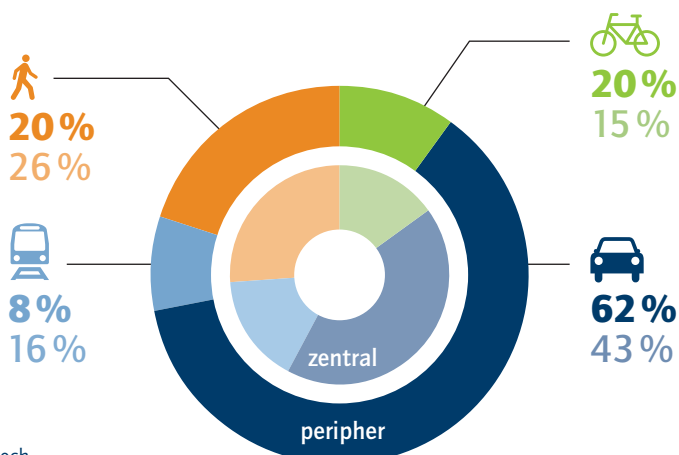
Unsere Empfehlungen

Den lokalen Handlungsrahmen erweitern: Kommunen sollten mehr rechtlichen Spielraum erhalten, um integrierte Maßnahmen eigenständig umzusetzen.

Innovationen Raum geben: Experimentierklauseln sollten erweitert und ihre Anwendung in Stadtentwicklungs- und Mobilitätsprojekten vereinfacht werden.

Integrierte Zusammenarbeit fördern: Förderprogramme mit angepassten Förderbedingungen sollten einen integrierten Ansatz in Kommunen und Regionen unterstützen.

Wer am Stadtrand lebt, braucht häufiger das Auto



13 Millionen Deutsche pendeln

zum Arbeiten in einen anderen Kreis¹. Die Wahl des Verkehrsmittels hängt davon ab, ob wir zentral wohnen oder an der Peripherie: Menschen am Stadtrand sind häufiger auf das Auto angewiesen, während sich die Nutzung der Öffentlichen dort halbiert.



Handlungsspielräume erweitern, Handlungsfähigkeit sicherstellen

Übergeordnete Regelwerke wie das **Straßenverkehrsgesetz (StVG)** und das **Raumordnungsgesetz (ROG)** begrenzen den Gestaltungsspielraum von Kommunen bei der Umsetzung einer integrierten Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung. Solche Regelwerke müssen angepasst werden, um die **Wechselwirkung zwischen räumlichen Strukturen und Mobilität** zu berücksichtigen.

Die vom Bundestag beschlossene **Reform des Straßenverkehrsgesetzes** hätte – neben der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs – auch Umwelt und Klimaschutz, Gesundheit und die städtebauliche Entwicklung berücksichtigt und den Entscheidungsspielraum von Kommunen deutlich erweitert. Das **Scheitern der Reform im Bundesrat** sendet das falsche Signal an Städte und Gemeinden.

„Es ist ein Dilemma: Kommunen sollen die Mobilitätswende vorantreiben, doch sobald sie Neues ausprobieren, um öffentlichen Raum vielfältiger zu nutzen und etwa Straßen für Fußgängerinnen und Fußgänger zu öffnen, droht schnell der Gang vor Gericht. Die Novellierung des StVG ist eine wichtige Basis für ein Mobilitätsgesetz mit mehr Gestaltungsmöglichkeiten vor Ort.“

Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel,
acatech/Zentrum für Mobilitätskultur Kassel

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, wie man lebenswerte Stadtregionen gestalten kann. Viele unterschiedliche Konzepte und Maßnahmen stehen zur Auswahl. Experimentelle Ansätze bieten die große Chance, **Innovationen in der räumlichen Gestaltung** auszuprobieren und ihre Wirkung zu testen. Erfahrungen aus Paris und Barcelona zeigen, dass das möglich ist.

Damit Kommunen und Regionen Stadträume innovativ gestalten können, sollten **Experimentierklauseln** erweitert und vereinfacht werden. Entscheidend ist, dass Kommunen und Regionen mehr rechtlichen Spielraum für konkrete Projekte vor Ort erhalten, ohne dass sich die **Rechtssicherheit für sie als Anwenderinnen** verringert. Experimentelle Ansätze liefern wertvolle Erkenntnisse für eine sinnvolle Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens.

„Die Sendlinger Straße in München ist ein gutes Beispiel für ein erfolgreiches Experiment. Die Straße wurde zunächst versuchsweise zur Fußgängerzone umgewidmet. Seither flanieren die Menschen, sie genießen den neu gewonnenen Freiraum und auch der Einzelhandel profitiert von der höheren Besucherfrequenz.“

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann,
acatech/KJB.KOM

Instrumente wie **Integrierte Stadtentwicklungskonzepte (INSEK)**, **Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)** oder **Verkehrsentwicklungspläne (VEP)** werden schon heute von Kommunen und Regionen genutzt. Die Instrumente helfen, neue Erfahrungen im integrierten Arbeiten zu sammeln und Wissen zu integrierten Planungsansätzen, innovativem Prozessmanagement und geeigneten Kooperations- und Kommunikationsformaten aufzubauen.

Integrierte Instrumente sollten künftig weiterentwickelt und in den **Curricula für Hochschulen** und der **Verwaltungsausbildung** verankert werden. Durch die Erstellung von **Leitfäden und Hilfestellungen** werden Kommunen und Regionen in der Anwendung vor Ort unterstützt. Die Nutzung von integrierten Instrumenten sollte nicht zuletzt über staatliche **Förderprogramme** gezielt gefördert werden.

„Junge Menschen sollten bereits in Ausbildung, Lehre und Studium Instrumente, Methoden und Prozesswissen kennenlernen, die sie auf das interdisziplinäre Arbeiten in der Praxis vorbereiten. Lehrpläne sind so anzupassen, dass sie eine ganzheitliche Sicht auf Herausforderungen und Gestaltungsmöglichkeiten vermitteln.“

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann,
acatech/KJB.KOM

Die erfolgreiche Anwendung von integrierten Ansätzen in Städten und Kommunen erfordert ausreichend **Personal- und Sachressourcen** auf regionaler und lokaler Ebene. Eine zentrale Finanzierungssäule für die Planung und Umsetzung integrierter Stadtentwicklungs- und Mobilitätsprojekte sind die Förderprogramme von Bund und Ländern.



Nach Schweizer Vorbild sollten auch hierzulande **Förderprogramme** aufgesetzt werden, die eine regionale **Zusammenarbeit zur Voraussetzung** machen, den **Aufbau regionaler Kapazitäten** unterstützen und die **Einrichtung regionaler Kooperationsformate** begünstigen.

„Agglomerationsprogramme dienen in der Schweiz als Koordinierungsinstrument für die Planung von Siedlungsentwicklung und Mobilität. In der Region Kreuzlingen-Konstanz, werden Siedlungs- und Verkehrsplanung nicht nur gemeinde- und kantonsübergreifend, sondern sogar grenzüberschreitend mit deutschen Kommunen abgestimmt.“

Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel,
acatech/Zentrum für Mobilitätskultur Kassel

Der **Fachkräftemangel** trifft auch die öffentliche Verwaltung. Um qualifiziertes **Personal** für Maßnahmen einer integrierten Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung zu gewinnen, langfristig zu binden und auf neue Herausforderungen vorzubereiten, benötigen Kommunen und Regionen mehr Unterstützung von **Bund und Ländern**.

Die Förderinstrumente sollten künftig so ausgestaltet werden, dass Mittel mit Projektende nicht komplett wegfallen. Vielmehr sollten auch dauerhaft entstehende **Kosten und Entwicklungsperspektiven** für Mitarbeitende berücksichtigt werden. Denn das erlaubt Kommunen eine langfristige **Personalplanung** und erhöht deren **Planungssicherheit**.

Integrierte Ansätze wirken

Die Entwicklung der Mobilitätskultur und des Mobilitätsverhaltens in vielen Städten zeigt, dass eine integrierte Stadtentwicklungs- und Mobilitätsplanung erfolgreich ist. Beispiele gibt es in ganz Europa. Doch Konzepte eins zu eins zu übertragen, ist schlichtweg nicht möglich. Die Unterschiede und Voraussetzungen von Städten und Stadtregionen erfordern maßgeschneiderte Lösungen für die Herausforderungen vor Ort.

Paris



Die französische Hauptstadt hat in den vergangenen Jahren grundlegende Veränderungen in der Stadtentwicklungs- und Mobilitätsplanung angestoßen. Zentrales Element ist dabei eine Fokussierung auf gute Erreichbarkeit im Konzept der 15-Minuten-Stadt. In der Folge ist im Zeitraum von 2001 bis 2018 ein deutlicher Rückgang der täglich mit dem Auto zurückgelegten Wege zu sehen, während sich die zu Fuß zurückgelegten Wege im selben Zeitraum um etwa 50 Prozent erhöht haben. Die Anzahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege fiel 2018 sogar unter die wichtige 6-Millionen-Marke.

Freiburg im Breisgau



Die Universitätsstadt verfolgt bereits seit Ende der 1980er Jahre das Ziel, Verkehr durch eine abgestimmte Stadtentwicklungs- und Mobilitätspolitik zu vermeiden. Heute lässt sich eine deutliche Wirkung dieser konsequenten Ausrichtung auf eine integrierte Planung beobachten. So stieg zwischen 1982 und 2016 der Anteil des Umweltverbunds, also der Fußgänger, des Rad- und öffentlichen Verkehrs, von 61 auf 79 Prozent, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ging von 39 auf 21 Prozent zurück.

Hannover

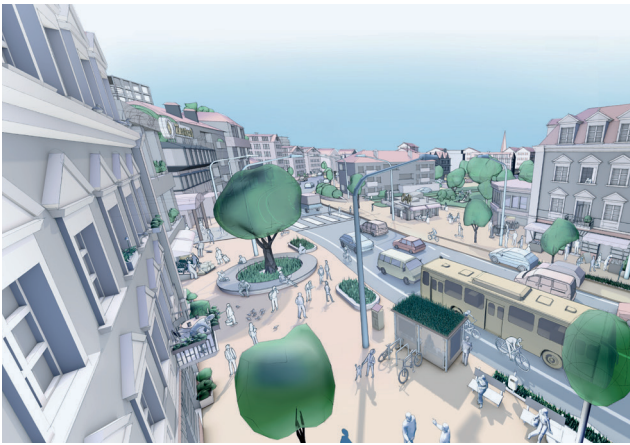


Die Region Hannover ist mit ihrer gewählten Regionsversammlung ein Beispiel für eine stark institutionalisierte Form der regionalen Zusammenarbeit. Bereits 2011 wurde ein Verkehrsentwicklungsplan für die Region verabschiedet, der auf räumliche Integration abzielte. Der 2023 fortgeschriebene Verkehrsentwicklungsplan sieht jetzt eine Minderung des CO₂-Ausstoßes von 70 Prozent bis 2035 vor. Zwischen 2011 und 2017 ging der Anteil des motorisierten Individualverkehrs in der Region von 59 auf 55 Prozent zurück, der Anteil des Umweltverbunds stieg von 41 auf 45 Prozent.



Worauf es ankommt

Um Aspekte einer lebenswerten Stadtregion und die Wechselwirkungen von räumlichen Strukturen und Mobilität zu illustrieren, müssen vier unterschiedliche Maßstabebenen in den Blick genommen werden:



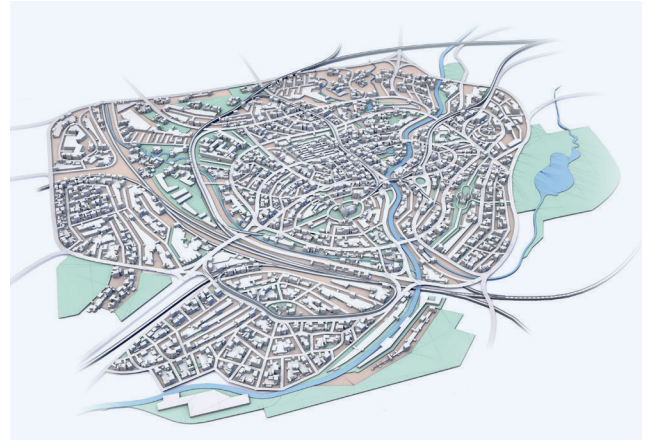
Straße

Die Straße muss öffentlicher Raum von hoher Qualität werden. Diese wird durch die räumliche Gestaltung, die Flächenaufteilung und die verkehrliche Belastung – etwa durch Lärm und Schadstoffe – bestimmt. Eine hohe Aufenthaltsqualität fördert die Nutzung des öffentlichen Raums für sozialen Austausch und die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad.



Stadtquartier

Im Stadtquartier bestimmen vor allem Infrastrukturen und die Erreichbarkeit von Alltagszielen die Mobilitäts Optionen. Eine Vielfalt von Angeboten, den Lebensalltag in der Nähe zu gestalten, und der bequeme Zugang zum öffentlichen Verkehr verkürzen die Wege und beleben die Quartiere.



Gesamtstadt

Für die Gesamtstadt sind die Standorte unterschiedlicher Nutzungsangebote entscheidend. Zwar ist eine vollständige Durchmischung an einem Standort häufig nicht umsetzbar. Alltagswege können aber reduziert oder ressourcenschonender bewältigt werden, wenn die Standorte im Stadtraum verteilt und gut mit dem öffentlichen Verkehr oder mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln zu erreichen sind.



Stadtregion

In der Stadtregion ist die Abstimmung von Siedlungsentwicklung, Infrastrukturentwicklung und Verkehrsachsen zentral. Wenn die Entwicklung entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs erfolgt, können rund um Bahnhöfe und Haltestellen attraktive Zentren entstehen. Stadtbewohner finden dort Versorgungs- und Dienstleistungsangebote sowie eine gute Anbindung an die Kernstadt.



Weitere Informationen

Dieser Politikbrief präsentiert Handlungsempfehlungen des Akademieprojekts **Integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung**. Im Fokus steht ein neues Paradigma in der Stadtentwicklung, das Wirkungszusammenhänge von räumlichen Strukturen und Mobilität berücksichtigt und auf Kooperation von Politik, Verwaltung, Gesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft setzt. Die Projektergebnisse und eine Handreichung für die kommunale Praxis sind über diesen QR-Code online verfügbar.



Kontakt

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann
acatech/KJB.KOM
www.komkj.de

Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel
acatech/Zentrum für Mobilitätskultur Kassel
www.mobilitaetskultur.eu

Yulika Zebuhr
Wissenschaftliche Referentin
T +49 (0)89/52 03 09-841
zebuhr@acatech.de

Über acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften

acatech berät Politik und Gesellschaft in technikwissenschaftlichen und innovationspolitischen Zukunftsfragen. Unter Schirmherrschaft des Bundespräsidenten erfüllt die Deutsche Akademie der Technikwissenschaften ihren Beratungsauftrag unabhängig, faktenbasiert und gemeinwohlorientiert. Mitglieder der Akademie sind herausragende Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus den Ingenieur- und Naturwissenschaften, der Medizin sowie den Geistes- und Sozialwissenschaften. Senatorinnen und Senatoren der Akademie sind Persönlichkeiten aus technologieorientierten Unternehmen und Vereinigungen sowie den großen Wissenschaftsorganisationen.

Weitere Informationen unter www.acatech.de

Herausgeber:
acatech – Deutsche Akademie der
Technikwissenschaften, 2024

Geschäftsstelle
Karolinenplatz 4
80333 Munich | Germany
T +49 (0)89/52 03 09-0
F +49 (0)89/52 03 09-900

info@acatech.de
www.acatech.de

Geschäftsführendes Gremium des Präsidiums:
Prof. Dr. Ann-Kristin Achleitner, Stefan
Oschmann, Manfred Rauhmeier, Prof. Dr.
Christoph M. Schmidt, Prof. Dr.-Ing. Thomas
Weber, Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner

Vorstand i.S.v. § 26 BGB (Registergericht AG
München VR 20 20 21): Prof. Dr.-Ing. Johann-
Dietrich Wörner, Prof. Dr.-Ing. Thomas Weber,
Manfred Rauhmeier

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.
Die dadurch begründeten Rechte, insbesonde-
re die der Übersetzung, des Nachdrucks, der
Entnahme von Abbildungen, der Wiedergabe
auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege
und der Speicherung in Datenverarbeitungs-
anlagen bleiben – auch bei nur auszugsweiser
Verwendung – vorbehalten.

Redaktion: Alexander Griebß

Layout-Konzeption, Konvertierung und
Satz: GROOTHUIS. Gesellschaft der Ideen
und Passionen mbH für Kommunikation und
Medien, Marketing und Gestaltung;
groothuis.de

1 | Vgl. Pendleratlas 2020.
URL: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Angebote/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html> [Stand: 14.03.2024].