

1. Jede Zukunft hat eine Herkunft

Dr. Bernd Bienzeisler
Simone Martinetz

Bei Mobilität geht es nicht nur um Technologien oder Strategien, wie sich Verkehr optimieren lässt. Es geht auch um eine Mobilitätskultur, die sich an Themen wie Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Resilienz und Gleichwertigkeit aller Verkehrsteilnehmenden sowie der Aufwertung des öffentlichen Raums orientiert. Und der es gelingt, eine neue Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt zu schaffen. In Chemnitz können wir bislang ein eher traditionelles Mobilitätsverhalten beobachten. Gleichzeitig bietet die Stadt viele räumliche Gestaltungsoptionen. Aus diesen Gründen hat die drittgrößte Stadt Sachsens ideale Voraussetzungen, um sich mit der Frage zu befassen, wie sich individuelles Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen lässt.





**Die Stadt gehört allen,
die dort leben.«**

Markus Lewe

Blick auf das Rathaus in der Chemnitzer Innenstadt. Die Stadt- und Verkehrsplanungen konzentrierten sich bislang auf großräumige Verkehrsanlagen und Parkflächen. In den letzten Jahren wandelte sich das Bild, denn auch für Radfahrende und Zufußgehende wurden zahlreiche Infrastrukturen geschaffen und optimiert.

1.1 Chemnitz im Zeitraffer

Chemnitz: Industriestadt. Arbeiterstadt. Autostadt. Pendlerstadt. »Stadt der Moderne«. Kreativ- und Theaterstadt. Kulturhauptstadt 2025. Chemnitz hat viele Gesichter. Und eine bewegte Geschichte.

Ein kurzer Rückblick: In der Zeit der Industrialisierung entwickelte sich Chemnitz zu einer der wichtigsten Industriestädte Deutschlands. Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges fielen bei Luftangriffen mehrere Tausend Tonnen Bomben auf die Stadt. Besonders schwer waren die Angriffe zwischen dem 6. Februar und dem 5. März 1945. Danach war die Innenstadt fast vollständig zerstört, es gab Tausende Tote zu beklagen. Nach dem Ende des Krieges erfolgte der Wiederaufbau mit Plattenbauten, Paradestraßen und großen Parkflächen. Nach der Wende wurde der Begriff »Stadt der Moderne« geprägt. Er bezog sich auf die 20er Jahre, als Chemnitz auch architektonisch führend war. Die DDR-Führung hatte überall dort Wohnraum schaffen lassen, wo große Flächen von Altbau zerstört worden waren und jahrzehntelang brachlagen. Bis Mitte der 90er Jahre entstand ein komplett neuer Innenstadtkern.

Ähnlich wie Dresden hat Chemnitz sehr weiträumig gefasste Verkehrsanlagen und Straßenräume. Was die Dimensionierung der Verkehrsanlagen in der Innenstadt anbelangt, kann bei Besucherinnen und Besuchern durchaus der Eindruck entstehen, sich in einer Millionenstadt zu befinden. In einer Stadt, deren Infrastruktur »gefühlte« doppelt oder drei Mal so groß ist wie ihre Einwohnerzahl, die in Wirklichkeit 246.092 (Stand: 30. April 2022) beträgt (Stadt Chemnitz, 2022a). Damit zählt Chemnitz gemäß dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR, 2022) klassifikatorisch zu den »kleinen Großstädten« unter 500.00 Einwohnerinnen und Einwohner.

In den vergangenen Jahrzehnten entstanden neben einzelnen »Bausünden« im Innenstadtbereich auch klassische Einkaufszentren, zu denen die breite Masse nicht zu Fuß geht, sondern stattdessen lieber das Auto benutzt (siehe Umfrageergebnisse Stadt Chemnitz, 2021). Auch deshalb, weil man selbst heute noch in Innenstadtnähe kostenfreie Parkplätze findet.

Damit ist das Stichwort gefallen: Das eigene Auto spielt in Chemnitz traditionell eine sehr große Rolle. Die Chemnitzerinnen und Chemnitzer sind seit langem autoaffin. Auch wenn der Ausbau des ÖPNV in den letzten Jahren vorangekommen ist, fährt man am liebsten selbst. Aber was heißt »autoaffin« konkret? Zum Vergleich: Während im Jahr 2018 Rostock einen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (kurz: MIV) am Verkehrsaufkommen von 34,4 Prozent und Erfurt (2013) von 42

Prozent aufweist, sind es in Chemnitz im Jahr 2018 52 Prozent (Ahrens et al., 2014; Gerike et al., 2019a, 2019b).

Diese Einordnungen bringen die Problemlage der urbanen Mobilität in Chemnitz auf den Punkt. Anders als in vielen anderen (Groß-)Städten Deutschlands unterliegt das lokale Mobilitätsverhalten offenbar anderen Rahmenbedingungen und Verhaltenslogiken bei der personenbezogenen Mobilität. Selbst wenn ein möglichst passgenauer Vergleich zwischen Chemnitz und anderen, topografisch ähnlichen hügeligen und kleinen Großstädten, an den Tag gelegt wird, ist das Ergebnis eindeutig: überdurchschnittlich viel Autonutzung (aber auch Fußverkehr) und Minuspunkte für den ÖPNV und insbesondere den Radverkehr (Gerike et al., 2020), was auch die NUMIC-Befragungen unterstrichen haben (siehe dazu Kapitel 3). Die Wende hin zu einem intermodalen Mobilitätsverhalten – so hat es den Anschein – steht in Chemnitz erst am Anfang. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Historisch wie gegenwärtig sind Chemnitz und die Region in Wissenschaft und Wirtschaft vom Automobilbau und den Zulieferprodukten geprägt (Kirste & Michel, 2021). Die gegenwärtige Struktur des Stadtraumes in Chemnitz befördert diese Entwicklung offensichtlich, da Chemnitz, wie erwähnt, über großzügige Straßenräume verfügt. Außerdem gibt es viel günstigen Parkraum im innerstädtischen Bereich. Auch die leicht hügelige Topografie verstärkt die Nutzung von PKW, weil sie nicht nur für weniger mobile Bürgerinnen und Bürger eine Herausforderung darstellt.

Klimaschutzsorgen hin, Verkehrswende her – für Deutschland gilt insgesamt: Noch immer fahren Millionen Menschen Kurzstrecken mit dem Auto zur Arbeit – Chemnitz allen voran. So wurden 2018 sage und schreibe 65 Prozent aller Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt (Gerike et al., 2019b). Und das, obwohl es im urbanen im Vergleich zum ländlichen Raum eine typischerweise besser ausgebaute Verkehrsinfrastruktur der umweltfreundlichen Modi (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) gibt. Die Stadt Chemnitz ist folglich weiterhin mit der Herausforderung konfrontiert, ein Umdenken und letztlich verändertes Verhalten mit Blick auf das Thema nachhaltige Mobilität zu erreichen. Gleichzeitig ist offenkundig, dass erwünschtes Verhalten nur dann erreicht wird, wenn Individuen und Nutzende von Beginn an in den Diskursen und der Gestaltung dieser Prozesse mitwirken. Wir sind mitten im Thema.

1.2 Neue urbane Mobilitätskultur entwickeln

Ist individuelles Mobilitätsverhalten beeinflussbar?

Wir halten fest: Gerade in Chemnitz können wir ein eher traditionelles Mobilitätsverhalten beobachten. Gleichzeitig bietet die Stadt viele räumliche Gestaltungsoptionen. Aus dem Grund hat die drittgrößte Stadt Sachsens ideale Voraussetzungen, um sich mit der Frage zu befassen, ob sich individuelles Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen lässt. Und falls ja, wie? Zwei Ansatzpunkte stehen dahingehend im Allgemeinen zur Wahl: Sogenannte »Soft Policies« und »Hard Policies« (Hunecke, 2015). Erstere sind weiche Maßnahmen und freiwillige Anreize der Mobilitäts- und Verkehrsplanung. So können freiwillige Änderungen des Mobilitätsverhaltens beispielsweise durch ein Mobilitätsmanagement und -marketing via Information, Kommunikation oder Kampagnen erreicht werden. Eine Bürgerbeteiligung reiht sich in dieser Auflistung auch ein (siehe dazu auch die Kapitel 3 und 4). »Harte« Maßnahmen akzentuieren demgegenüber Veränderungen der Struktur in Raum- und Verkehrsinfrastruktur – wie die Schaffung einer neuen Fuß- und Radverkehrsrouten (siehe dazu Kapitel 2). Dazu zählt auch das Aussprechen von Ge- und Verboten, wodurch sich Mobilitätsverhalten ändern soll. Beide Interventionstypen haben jeweils abzuwägende Vor- und Nachteile; eine kombinierte Anwendung ist daher empfehlenswert (Hunecke, 2015) und wurde auch innerhalb dieses Projekts umgesetzt.

In diesem Kontext steht Chemnitz prototypisch für Regionen und Stadttypen, deren Rahmenbedingungen und Problemlagen vergleichbar sind. In vielen Quartieren von Chemnitz existiert verfügbarer Raum in Form von Brachflächen, Straßenräumen, Grün- und Freiräumen oder Konversionsflächen. Sie alle bieten ein großes Potenzial, um integrierte Mobilitäts- und Verkehrslösungen zu entwickeln und umzusetzen. Als Katalysator wirken zusätzlich eine nach wie vor relativ geringe innerstädtische Nutzungsdichte sowie ein geringer Kostendruck. Um den Konzepten und Lösungen zum Erfolg zu verhelfen, genügt es jedoch nicht, auf einen Wandel im Mobilitätsverhalten zu setzen, indem ausschließlich neue Angebote oder Strecken geschaffen werden. Flankierend muss bei der Bevölkerung, Öffentlichkeit und den Institutionen ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität geschaffen respektive gestärkt werden.

So nimmt die Stadt Chemnitz regelmäßig an der Europäischen Mobilitätswoche teil, um einen Mentalitätswandel zu befördern. Überdies wurde das Thema nachhaltige Mobilität in verschiedenen Handlungs- und Entwicklungskonzepten verankert, beispielsweise im Verkehrsentwicklungsplan 2015, dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Chemnitz 2020, oder dem Mobilitätsplan 2040. In letzterem soll die kommunale Verkehrspolitik und -planung aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, neuer Innovationen, einem anderen Verkehrsverhalten und einem neuen Mobilitätsbewusstsein der Bevölkerung für die künftigen Herausforderungen neu positioniert werden. Dies erfolgte in einem ko-kreativen Prozess, aus welchem fünf Leitbilder entstanden sind. Die Belange, Anregungen und Hinweise aus den umfassenden Beteiligungsformaten sind in die Erarbeitung des Entwurfs zum Mobilitätsplan eingeflossen und wurden mit Chemnitzer Bürgerinnen und Bürgern öffentlich diskutiert (Kirste & Michel, 2021).

Ko-Kreation (engl. Co-Creation)

Ko-Kreation stammt von dem englischen Begriff Co-Creation; dabei entstehen neue Produkte, Dienstleistungen und Serviceangebote in Zusammenarbeit zwischen Kunden und Anbietern. Der Begriff steht aber auch für die interdisziplinäre Zusammenarbeit verschiedener Fachdisziplinen mit dem Ziel gemeinsam Visionen, Lösungen o. a. zu erarbeiten oder zu entwickeln (Hoepner, 2019).

1.3 Auf dem Weg zu einer neuen Mobilitätskultur

Bei Mobilität geht es jedoch nicht nur um Technologien oder Strategien, wie sich Verkehr optimieren lässt. Es geht auch um eine Mobilitätskultur, die sich an Themen wie Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Resilienz und Gleichwertigkeit aller Verkehrsteilnehmenden sowie Aufwertung des öffentlichen Raums orientiert. Und der es gelingt, eine neue Lebensqualität in der Stadt zu schaffen. Eine der großen Zukunftsaufgaben besteht darin, Antworten auf die weltweite Urbanisierung zu finden. Insbesondere jüngere Menschen wählen ihre Verkehrsmittel eher nach pragmatischen Gesichtspunkten, nutzen sie zunehmend flexibel und in Kombination miteinander. Anders gesagt: Die Wahl des Verkehrsmittels und der Route ist, viel stärker als dies früher der Fall war, abhängig von Situation und Wegzweck. Letztlich gibt es nicht die eine Mobilitätslösung (Stichwort: Intermodalität). Sei es Bahn, Bus, Carsharing, das eigene Auto, E-Scooter oder das E-Bike bzw. Fahrrad – für viele ist nicht mehr entscheidend, womit sie unterwegs sind, sondern dass sie auf dem schnellsten, effizientesten und nachhaltigsten Weg an ihr Ziel kommen.

Fakt ist: Mobilität ist in aktuellen Diskursen und Debatten zur nachhaltigen Entwicklung von Städten eines der zentralen Themen. Und neben dem Wohnen eines der Handlungsfelder, das nicht nur in der Politik intensiv bearbeitet wird, sondern auch in Forschung und kommunaler Praxis der Stadtplanung und -entwicklung. Von diesem Thema gehen zentrale Impulse aus. Für die lokale Wirtschaft, für Klimaschutz und -anpassung, Luftqualität und Gesundheit, aber auch für die soziale Teilhabe, Lebensqualität sowie das gesellschaftliche Miteinander.

Die Aufenthaltsqualität in Städten erhöhen

Viele Städte haben begonnen, die Innenstadt zu beruhigen. Um die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, wird der MIV ganz oder teilweise aus der Ortsmitte verbannt. Dazu werden Straßen zu Räumen umgestaltet, in denen alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind. Beispiele hierfür sind Gemeinschaftsstrassen oder Shared-Space-Bereiche. Ebenfalls wichtig für lebendige Innenstädte sind Sitzgelegenheiten, Schatten spendende Bäume und Begrünung. Auf diese Weise transformieren Straßen und Plätze von bloßen Transitflächen für den Autoverkehr zu Lebensräumen und sozialen Begegnungs-orten. Für eine solche Transformation gibt es noch viel Potenzial.

Reallabore: Das Ohr nah an den Bürgern

Im Rahmen des Projektes wurden Bürgerinnen und Bürger zur Mitwirkung an dem städtebaulichen und verkehrsplanerischen Veränderungsprozess zur Aufwertung des Stadtraums aktiviert. Sie wirkten von der Ermittlung über die Konzeption bis zur Evaluierung durch die Einbindung in einem moderierten, offenen Innovationsprozess mit und trugen damit aktiv zur Entwicklung einer partizipativen, Identifikation stiftenden Planungsmethodik und Mobilitätslösung bei. Damit wurde ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten angeregt, da das Wohlbefinden und die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Mobilität erhöht wurden. Dies förderte auch die Auseinandersetzung mit den betreffenden Quartieren und der Stadt als Ganzes. Durch das Projekt wurde das Thema nachhaltige urbane Mobilität durch die Arbeit an einer konkreten Route erprobt und dauerhaft in kommunalen Planungs- und Entscheidungsprozessen verankert. Bei Reallaboren handelt es sich um ein Forschungsformat, das dazu dient, gemeinsam im Stadtraum zu experimentieren. Erklärtes Ziel ist es, Forschende, gesellschaftliche Akteure sowie die Stadtverwaltung miteinander ins Gespräch zu bringen. Und nicht nur das. Es geht auch darum, das Mobilitätsverhalten der Chemnitzerinnen und Chemnitzer und den öffentlichen Raum in den Blick zu nehmen sowie einen Diskurs über das (zukünftige) urbane Leben anzustoßen.

Sicht- und erlebbare Wissenschaft soll neugierig machen und dazu motivieren, gemeinsam Ideen zu erproben. Insofern handelt es sich bei einem Reallabor, auch wenn der Begriff etwas steril und unterkühlt klingt, um ein Forum, das (Gedanken-) Austausch auf Augenhöhe ermöglicht. Und das buchstäblich einen Raum bietet, in dem unterschiedliches Wissen zueinanderfindet. Auf diese Weise gestalten Forschende zusammen mit der Bevölkerung und der Stadtverwaltung reale Transformationsprozesse. Und entwickeln gemeinsam praxisorientiertes Wissen und konkrete Lösungen.

Ist die Vergleichbarkeit von Städten eine Illusion?

Wer urbane Mobilitätskonzepte und Lösungsansätze entwickelt, die auf andere Städte übertragbar sein sollen, wird immer wieder gefragt, ob die Vergleichbarkeit von Städten nicht eine Illusion sei. Eine auf den ersten Blick berechtigte Frage. Doch bei näherem Hinsehen ist zunächst einmal auffallend, dass in allen Städten vergleichbare Verwaltungsstrukturen existieren. So gibt es überall ein Bau-, Grünflächen-, Haupt-, Ordnungs-, Tiefbau- und Verkehrsamt etc. Fakt ist allerdings auch, dass die strukturellen Rahmenbedingungen jeweils andere sind, sich das Umfeld von Fall zu Fall unterscheidet – und damit der jeweilige Gestaltungsspielraum.

Hinzukommt die unterschiedliche Kultur, oder besser gesagt: unterschiedliche Kulturen wie die politische Kultur, die Mobilitäts-, Beteiligungs- oder Bürgerkultur, um nur einige zu nennen. Fakt ist ebenfalls: Strukturelle Rahmenbedingungen beeinflussen die Arbeit in der Verwaltung. Nur wer weiß, wie die unterschiedlichen Ämter funktionieren und welche Ziele sie verfolgen, kann sich in deren jeweilige Lage versetzen. Und die Prozesse so gestalten, dass die Mitarbeitenden abgeholt – und nicht überrascht werden.

Insofern soll dieses Handbuch nicht nur dazu beitragen, die wechselseitigen Perspektiven sowie die Erwartungen der beteiligten Akteure zu reflektieren. Es soll auch beispielhaft Wege aufzeigen, wie sich ämter- und projektpartnerübergreifende Themen managen und optimieren lassen, um urbane Mobilität nachhaltig gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern zu gestalten. Die nachfolgenden Kapitel zeigen das eindrucksvoll auf.

Reallabore: Ein Testraum für Innovation und Regulierung

»Reallabore sind zeitlich und räumlich begrenzte sowie rechtlich abgesicherte Experimentierräume, die unter realen Bedingungen eine Erprobung von vorwiegend digitalen Innovationen und Regulierung im Zusammenspiel erlauben.« (Brandt et al., o. D., S. 3). Hier treffen Akteure aus der Zivilgesellschaft, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft aufeinander und arbeiten interdisziplinär zusammen. Reallabore erfordern meist eine befristete Änderung des rechtlichen Rahmens, sogenannte »Experimentierklauseln« und müssen von einer entsprechenden Begleitforschung flankiert werden (Brandt et al., o. D.).