

Am Erlenberg 14
64285 Darmstadt

An den Petitionsausschuss des Hessischen Landtags

Schlossplatz 1–3
65183 Wiesbaden.

In Vertretung der Bürgerinitiative Lichtwiesenbahn Darmstadt, reiche ich die folgende Petition ein:

Petition an den Hessischen Landtag:

Die Bürgerinitiative Lichtwiesenbahn wendet sich im Folgenden

- gemäß Art. 16 Hessische Verfassung: „Jedermann hat das Recht, allein oder gemeinsam mit anderen, Anträge oder Beschwerden an die zuständige Behörde oder an die Volksvertretung zu richten“
- und
- entsprechend den Erläuterungen zum Petitionsrecht auf der Internetseite des Hessischen Landtags¹: „Neben Anträgen oder Beschwerden greift der Petitionsausschuss auch Anregungen, Bitten oder Ideen auf. So können Bürgerinnen und Bürger unmittelbar Anregungen zur politischen Willensbildung, zur Kontrolle der Verwaltung und in Ausnahmefällen sogar zur Gesetzgebung geben, oder auch dazu beitragen, die Verwaltung beweglicher und bürgerfreundlicher zu machen...“.

mit einer **Beschwerde** und einem **Antrag** zur regionalen und lokalen **Schiene-Verkehrspolitik des Landes Hessen**, hier zum schienengebundenen **stadtregio-nalen öffentlichen Verkehr**, an den Petitionsausschuss des Hessischen Landtags.

Vorbemerkung: Wir vertreten seit 2016 als zivilgesellschaftliche Initiative zur hessischen Mobilitätspolitik die inzwischen zunehmend verbreitete Überzeugung, dass die Überwindung der vielfachen städtischen und ländlichen Mobilitätsprobleme auf Straße und Schiene u.a. intensivere Formen der Kooperation und des Interessenausgleichs zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften in den Stadtregionen, ihren Parlamenten und zivilgesellschaftlichen Initiativen erfordert. Was übrigens auch für andere, auch verkehrlich relevante Politikfelder ebenso gilt (Bildung, Wohnen, Medizin, Unternehmen, Landwirtschaft, Kultureinrichtungen etc.)

¹ <https://hessischer-landtag.de/content/was-ist-eine-petition>

Solche offenen Kooperationsformen (gerade auch von Parlamenten) unterhalb der Ebene der Landespolitik und der regionalen Verkehrsverbünde (RMV, NVV, VRN) ersetzen diese nicht, bieten jedoch Innovations-, Effektivitäts- und Legitimationspotentiale. Sie bieten die Chance

- zur kooperativen Wahrnehmung und Stärkung des Rechts auf Selbstverwaltung bzw. Subsidiarität
- für die digitale Kombination vielfältiger lokaler Varianten der mobilitätspolitischen Daseinsvorsorge
- zu landesweitem Wettbewerb der Stadtregionen um die lokal je besseren, ‚pfiffigeren‘ und stadtrregionales Selbstbewusstsein und Zusammenhalt stiftenden Lösungen und Kombinationen.

In diesem Sinn sind im Folgenden unsere Beschwerde und unser Antrag zu verstehen.

1. Beschwerde: Der Förderbescheid des Landes vom 28.11.2018 im Höhe von 12,27 Mio € für das Straßenbahnprojekt ‚Lichtwiesenbahn‘ der Wissenschaftsstadt Darmstadt² ist aus vier Gründen nicht zu rechtfertigen und sollte vom Landtag aufgehoben werden:

- a. Die Umlenkung der Straßenbahnlinie 2 zum Campus Lichtwiese beeinträchtigt erheblich die ‚umweltfreundliche Mobilität der Bürgerinnen und Bürger‘³ im südlich angrenzenden Landkreis. Zugunsten der innerstädtischen Verbindung zwischen den Universitätsstandorten wird dem Landkreis die stadtrregionale bedeutende direkte Straßenbahnverbindung zur Stadtmitte und zum Hauptbahnhof genommen.
- b. Der Förderbescheid des Landes verstößt gegen die Förderkriterien, hier die Bestimmungen der Kosten-Nutzen-Analyse des zwar novellierungsbedürftigen aber noch geltenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Wir weisen detailliert betrügerische Manipulationen zur Erlangung eines positiven Nutzenfaktors und Verstöße gegen Haushaltsrecht nach (zur Begründung s. Anlage 1).
- c. Der Förderbescheid entspricht den Prioritäten der Landesregierung zum Schienenverkehr im Koalitionsvertrag (Zeilen 6573ff). Absoluten Vorrang hat die neue stadtrregionale Ringbahn um den Verkehrsknoten Frankfurt. Für die Verkehrswende ebenfalls erforderliche stadtrregionale Ringbahnstrategien in anderen Stadtregionen sind von der aktuellen Koalition weder planungs- noch förderpolitisch vorgesehen. Das führt dort offensichtlich zu Fehlplanungen und Fehlförderungen wie in unserem Fallbeispiel:
Um Darmstadt führt in West, Nord und Ost bereits ein ausbaufähiger Drei-Viertel-Ring der die stadtrregionalen Bahntrassen bündelt und zu einer S-Bahn mit zusätzlichen Stationen und Zubringerbussen für zielgenaue Mobilität erweitert werden könnte. Wie bei der Ringbahn um den Verkehrsknoten Frankfurt. Statt dessen fördert das Land mit der

² Geplanter Baubeginn Juli 2019

³ Koalitionsvertrag: „Straßenbahnprojekte werden wir unterstützen, denn jeder Meter Schiene trägt dazu bei, die umweltfreundliche Mobilität der Bürgerinnen und Bürger weiter zu verbessern“ (Zeilen 6608-6609)

‚Lichtwiesenbahn‘ eine dysfunktional gewordene innerstädtische Sternstrategie. Und das auch noch ohne Verbindung zur vorhandenen Bahnstation TU-Lichtwiese.

- d. Der Förderbescheid ignoriert wichtige neue technologisch-organisatorisch ÖPNV-Konzepte, die in absehbarer Zukunft Realität sein werden (Elektromobilität; autonome Fahrzeuge; digitale Steuerung von Informations- und Verkehrsflüssen; nutzerfreundliche Call-on-demand-Konzepte; Verzahnung von MIV und ÖPNV mittels semi-öffentlicher Kleinbusse; usw.). Pfadabhängige Investitionen in die Fortschreibung veralteter Verkehrskonzepte müssen daher schon in naher Zukunft als „sunk costs“ abgeschrieben werden.

Paradoxie der Schienenverkehrspolitik des Landes: Ein früheres, vorbildlich stadtre-gional orientiertes Straßenbahnprojekt der Stadt auf der stillgelegten Bahntrasse in den Osten (nach Roßdorf) zur Reduzierung der MIV-Pendlerströme aus dem Osten der Stadtregion ist an denselben veralteten und umstrittenen Bestimmungen der Nutzen-Kosten-Analyse nach GVFG gescheitert⁴, die für den aktuellen Förderbe-scheid eklatant manipuliert wurden.

Während unsere **Beschwerde** Mängel des Förderbescheids und Gründe für die Auf-hebung des Bescheids durch den Landtag benennt, richtet sich der folgende **Antrag** auf die parlamentarische Aufklärung der hessenweit wirksamen Ursachen dieser Mängel (a) und auf die parlamentarische Entwicklung von Alternativen der Pro-blemlösungen (b).

2. Antrag: Der Hessische Landtag möge

- a. in einem ersten Schritt eine Fragestunde und Debatte anberaumen zur singulären Priorisierung der Ringbahn-Problemlösung um den Bahn-knoten Frankfurt durch die Landesregierung und zur Vernachlässigung entsprechender Ringbahnansätze in anderen rasch wachsenden Stadt-regionen (wie z.B. Darmstadt und Pendlerumland) und zu den daraus folgenden Planungsdefiziten im SNV und Fehlförderungen;
- b. in einem zweiten Schritt eine Enquete-Kommission einsetzen zur wis-sensbasierten Entwicklung von variantenreichen mobilitätspolitischen Konzepten auf der Ebene von Stadtregionen.

Als Fragestellungen einer solchen Enquete schlagen wir vor:

- i. Klärung der aktuellen politischen Positionen im Land Hessen in der vertikalen Macht- und Ressourcenverteilung zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Stadtregionen im Schienenverkehr seit der Bahnreform 1994 und zur vielfach geforderten neuen Bahn-reform 2019/2020. Hier u.a.

⁴ Vgl. Regierungspräsidium Darmstadt, Protokoll Erörterungstermin Planfeststel-lungsverfahren 06.12.2016,

1. Integration von Schienen-Fern-, Regional- und Nahverkehr infrastrukturell und durch Vertaktung; aber auch
 2. aktuelle Fragen der föderalen Verteilung von Kompetenzen und Investitionsmitteln sowie
 3. der Entwicklung von Stadtregionen als räumliche, zeitliche, ökonomische, ökologische, soziale und kulturelle Integrationslabore.
- ii. Institutionelle Stärkung der Kooperation von Parlamenten bzw. Ausschüssen, zivilgesellschaftlichen Initiativen und Mobilitätsanbietern zwischen den Gebietskörperschaften in den Stadtregionen (z.B. Beratung und Kompromissbildung zwischen Gebietskörperschaften als Voraussetzung für die Förderung von Verkehrsprojekten durch das Land).
 - iii. Bereitstellung zusätzlicher Investitionsmittel zur Förderung des Ausbaus bereits bestehender (s. Darmstadt) bzw. der Entwicklung von neuen komplexen Ringbahnansätzen als infrastrukturelle Basis für die digitale Integration der verschiedenen existierenden und zu entwickelnden Mobilitätsmodule in Stadtregionen.
 - iv. Mobilisierung von Innovationspotentialen in den hessischen Universitäten, Hochschulen, Unternehmen, Schulen für nachhaltige stadtregionale Mobilität in hessischen Stadtregionen im Rahmen der Landes-Offensive zur Entwicklung Wissenschaftlich-ökonomischer Exzellenz LOEWE (s. Projektentwurf Anlage 2).

Anlage 1 zu oben 1. Beschwerde:

Unsere Beschwerde richtet sich gegen die förderpolitische Mitwirkung des Landes an einer u.E. betrügerischen Manipulation, um dem Schein nach den geltenden Vorgaben des „Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG) entsprechen zu können. Diese Manipulation bezieht sich ausschließlich auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) des Verkehrsunternehmens HEAG-mobilo (bzw. dessen Auftragnehmer), die der Magistrat der Stadt kritiklos übernimmt und im Eigeninteresse deckt.

Mithin richtet sich Beschwerde gegen die wissentliche Mittäterschaft des Landes an einer Manipulation zum Nachteil des Bundes und der anderen Bundesländer innerhalb der Bund-Länder-Mehrebenen-Verkehrspolitik. Die bewusste Irreführung bzw. Täuschung mittels eines manipulierten Nutzen-Kosten-Koeffizienten richtet sich nicht zuletzt auch gegen die haushaltspolitischen Kontrollrechte der Parlamente auf Landes- und Stadtebene sowie gegen die Öffentlichkeit.

Hier ist zu beachten, dass die Stadt Darmstadt im vergangenen Jahr, als der Beschluss zum Bau der Lichtwiesenbahn gefasst wurde, unter dem sog. ‚kommunalen Schutzschirm‘ des Landes Hessen stand, der zur Erleichterung der Entschuldung überschuldeter Kommunen eingerichtet wurde. Die Förderbedingungen schränkten

die Selbstverwaltungshoheit der Stadt über den kommunalen Haushalt ein: dieser musste in 2018 durch das Regierungspräsidium (RP) Darmstadt genehmigt werden und damit auch der Haushaltstitel für den Bau der Lichtwiesenbahn. Diese Prüfungspflicht galt für die Einhaltung mehrerer Bedingungen, d.h. die Einschränkungen der haushaltsrechtlichen Dispositionsmöglichkeiten der Stadt wurden beim Projekt Lichtwiesenbahn vom Hessischen Verkehrsminister in mehrfacher Hinsicht übergangen:

- a. Der zweckgebundene Landeszuschuss schränkt die "zulässigen und insbesondere nicht strafbaren sowie andere, d.h. wirtschaftliche Gesichtspunkte für die Verwendung von Haushaltsmitteln" erheblich ein.
- b. Die wegen des Schutzschirmes geltende besondere Sorgfaltspflicht des sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltes und der Mittelverwendung schränkt die 'haushaltsrechtliche Dispositionsmöglichkeit' ein weiteres Mal ein, so wie es auch die Hessische Gemeindeordnung (HGO) vorschreibt.
- c. Der Landeszuschuss zum Bau der Lichtwiesenbahn hätte vom Land Hessen wiederum nur genehmigt werden dürfen, wenn der Kosten-Nutzenfaktor deutlich größer als ,1' gewesen wäre. Dies sollte durch ein von der Darmstädter HEAG mobilo in Auftrag gegebenes Gutachten nachgewiesen werden. Die Verteuerung der Baukosten Ende 2018 ließ nun den Kosten-/Nutzenfaktors von vormals 1,61 auf offiziell nur noch 1,16 schrumpfen. Und es war absehbar, dass auch dieser förderkritische Wert trotz grober Überzeichnung des Nutzenfaktors bei jeder weiteren, absehbaren Kostensteigerung unterschritten würde.
- d. Bei einem derart gering über 1 behaupteten NKK wäre ohnehin eine Sensitivitätsanalyse erforderlich gewesen, die trotz eines entsprechenden Antrags der FDP im Stadtparlament nicht vorgenommen wurde. Außerdem wurde nicht geprüft, ob nicht andere – sachlich gerechtfertigte – Alternativen nach dem Absturz des NKK für die Lichtwiesenbahn für wirtschaftlicher befunden werden könnten. Fünf Alternativvorschläge der Bürgerinitiative, die jeder im Vergleich zur Lichtwiesenbahn Kosten- und Nutzenvorteile boten (Entlastung Stadtzentrum, Anbindung des Wohnviertels Woog, geringere Investitions- und Betriebskosten) blieben sämtlich ungeprüft und öffentlich undiskutiert.
- e. Bei allen Berechnungen wurde zudem die Nutzenseite des Koeffizienten nachweislich künstlich „aufgebläht“, insbesondere durch die Annahme, dass die Zahl der Fahrgäste während der fünf vorlesungsfreien Monate unverändert gegenüber der Vorlesungszeit sei, womit zugleich auch der Umstieg vom PKW auf den ÖPNV überhöht ausfällt. Zudem erscheint die Zahl von durchschnittlich knapp 24 Kilometern pro ersparter PKW-Fahrt völlig willkürlich und inakzeptabel, da die Entfernung des Campus zu den äußersten Stadtgrenzen maximal nur etwa 7 Kilometer beträgt.

Diesen von der Bürgerinitiative Pro-Lichtwiese mehrfach stadtpublic vorgebrachten Argumenten gegen die NKU wurde weder von Seiten des Projektträgers noch von Seiten der Stadt öffentlich entgegnet. Auch wurden diese stillschweigend eingestanden Fehler weder korrigiert noch die detailliert nachgewiesenen Mängel vom Fördergeber pflichtgemäß überprüft. Eine entsprechende Korrektur des überzeichneten Nutzenkalküls hätte die NKK schon vor den zuletzt bekannt gemachten Kostensteigerungen deutlich unter 1 gedrückt.

Fazit: Die hessische Exekutive auf Landes- und Stadtebene manipuliert die im GVFG vorgeschriebene Kosten-Nutzen-Rechnung auf verwaltungs- und strafrechtlich fragwürdige Weise. Die hessische Exekutive höhlt föderal-rechtliche Bestimmungen so weit aus, dass sie sich **wie in einem rechtsfreien Raum** der Entscheidungsbildung zu bewegen scheint.

Solches Regierungshandeln lässt sich – wie wir im Folgenden zeigen wollen - zwar als **opportunistischen Dezisionismus** in der aktuellen verkehrspolitischen Krise auf Straßen und Schienen beschreiben und erklären. Und solches verkehrspolitische Regierungshandeln lässt sich auch auf Bundesebene beobachten. Auch die jüngste Verkehrsministerkonferenz der Länder und des Bundes am 04. April in Saarbrücken ist offensichtlich ohne Plan für die erforderliche institutionelle, technologische, ökonomische und kulturelle Transformation des Verkehrssystems auseinander gegangen. Das Land Hessen hat hier im Unterschied zu Baden-Württemberg auf dieser Konferenz die Tagesordnung nicht bereichert. Etwa mit einem Beitrag zu der hier in Frage stehenden Novelle des Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetzes.

Anlage 2 zu oben 2. Antrag, Enquete, hier Forschungs- und Entwicklungsförderung

Der folgende Projektentwurf wurde in enger Absprache mit dem Darmstädter Oberbürgermeister Jochen Partsch im Herbst 2018 von Prof. Uwe Schneidewind (Präsident des Wuppertalinstituts für Klima, Umwelt, Energie und Dr. Eberhard Mühlich (ehem. Institut Wohnen und Umwelt Darmstadt) auf der Basis des Positionspapiers des Deutschen Städtetags: "Nachhaltigen Verkehr fördern – Verkehrssysteme der Zukunft entwickeln – Investitionsoffensive von Bund und Ländern notwendig" entwickelt. Inzwischen hat der Städtetag mit einem ‚letter of interest‘ seine Unterstützung für dieses Projekt zugesagt.

Nachhaltige stadregionale Mobilität ganzheitlich – eine gemeinsame Initiative wachsender Stadtregionen in Deutschland

Problemhintergrund: Stadregionale Strategien jenseits isolierter Einzelösungen

Die urbane Mobilität ist im Umbruch. Die Städte des Jahres 2050 werden ihre Mobilität völlig anders organisieren als heute – mit ungeahnten Potenzialen für Gesundheit und Lebensqualität in den Stadtregionen, aber auch mit entscheidenden Beiträgen

für eine klimagerechte Welt. Neue Technologien, neue Anforderungen an die Lebensqualität der Stadtregionen, die Erfordernisse des globalen Klimawandels und neue Formen der politischen Kooperation und des Lernens sind Treiber der Entwicklung.

Trotz dieser Chancen steckt die Mobilitätswende in vielen deutschen Stadtregionen in der Sackgasse: Sie kreist um bundes- und landespolitisch und juristisch forcierte Einzelthemen wie die drohenden Dieselfahrverbote, wird in langwierigen Bundesländer-Planungs- und Genehmigungsprozessen für neue ÖPNV-Projekte ausgebremst oder bleibt auf stadtpolitischer Ebene im verhärteten Kampf um die Verteilung des künftigen Straßen- und Parkraums, oder auf stadtreionaler Ebene um Flächennutzungspläne stecken.

Eine integrierte Mobilitätspolitik bedarf in unserem verkehrspolitischen Mehrebenen-System offenbar der Entwicklung und Erprobung von digital unterstützten Integrationsmodellen auf stadtreionaler Ebene. Mehrere Varianten solcher mit Experimentierklauseln stadtreional entwickelten Modelle können der höchst komplexen Mehrebenen-Mobilitätspolitik neue Denk- und Politikmöglichkeiten eröffnen.

Das vorliegende Projekt setzt hier an:

- Es stützt sich auf das im Sommer 2018 veröffentlichte Positionspapier des Städtetages "Nachhaltige städtische Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht";
- fasst jedoch nicht einzelne Städte sondern, den funktionalen und demokratischen Anforderungen folgend, ganze Stadtregionen (Städte und Landkreise) und ihre internen und externen, parlamentarischen und exekutiven Kooperationsformen und -potentiale ins Auge;
- entwirft für die im Positionspapier beschriebenen Ziele eine Entwicklungs-, und Erprobungs-Plattform für rasch wachsende deutsche Stadtregionen; erfordert den privilegierten Ausbau der Digitalisierung für die beteiligten Stadtregionen und hier für die Landkreise;
- unterstellt die aus der aktuellen Krise wachsende politische Akzeptanz für die im Positionspapier geforderten Experimentierklauseln in der Verkehrs- und Fördergesetzgebung;
- nimmt die im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung vereinbarten Ziele besonders der Bahnentwicklung trotz erkennbarer neuer Zielkonflikte als Verhandlungsbasis;
- erfordert in diesem Sinn die Verpflichtung der Verkehrsträger und der beteiligten Ressorts auf Bundes- und Länderebene zur proaktiven Unterstützung bei Förderung, Planung und Implementation, d.h. die Förder- und Planungsrichtlinien und die Vorgaben für Verkehrsträger des Bundes und der Länder bedürfen der projektbezogenen Öffnung und der Privilegierung stadtreionaler Integrationsansätze;
- nutzt die EU-Methode der "Offenen Koordination" für die gemeinsame Entwicklung und Erprobung von stadtreionalen Verkehrsvisionen: Mit periodischer Zielvereinbarung, Ergebnis- und Vorgehensvergleich wird das gemeinsame Transformationslernen und –erproben aller Mobilitätsakteure in den Stadtregionen unterstützt.

Die Aufzählung zeigt, dass die Entwicklung integrierter Mobilitätskonzepte die Entwicklung einer zivilgesellschaftlichen Mobilitätskultur erfordert. D.h. die digitale Ver-

kehrswende ist eine höchst komplexe Aufgabenstellung und erfordert die experimentelle Lockerung und künftige Neuordnung der vertikalen und horizontalen Macht-, Denk-, Argumentations- und Ressourcenbalancen in der verkehrspolitischen Mehrebenen-Ordnung:

- Vertikal zwischen EU-, Bundes-, Landes-, stadtreionaler und städtischer bzw. Landkreis-Ebene auf den verschiedenen, zu integrierenden Politikfeldern bzw. Ressortkompetenzen und Parlamentsausschüssen
- Horizontal hauptsächlich zwischen Städten und Landkreisen ebenso wie zwischen Parlamenten und Regierungen bei der Aufstellung mobilitätspolitischer Agenden und bei der fairen Beteiligung und Mitwirkung aller zivilgesellschaftlicher Milieus.

Integrierte Verkehrskonzepte für wachsende Städte: Gemeinsame Ziele – stadtreional spezifische Umsetzungen

Die Treiber für nachhaltige Mobilitätsvisionen in wachsenden Stadtreionen sind überall vergleichbar:

- Potenziale der Digitalisierung,
- Wunsch nach mehr Lebensqualität in den Kernstädten und Landkreisen (U.a. mehr ‚Zeitwohlstand‘ und ‚Raumwohlstand‘)
- Pluralisierung der Lebensformen,
- Wachstum und demographischer Wandel in der Bevölkerung,
- Beiträge gegen den Klimawandel durch eine umweltgerechte Mobilität.

Die konkrete Ausgestaltung eines zukunftsgerechten Verkehrs stellt sich aber in jeder Stadtreion anders dar: abhängig von topographischen Bedingungen, historisch gewachsenem Städte-Layout, von bestehender ÖPNV-Infrastruktur, vom Potenzial wirtschaftlicher Schlüsselakteure, von den politischen, kulturellen und historischen Bezügen der bisherigen Stadtreion und Verkehrsplanung.

Es gilt daher komplexe stadtreionale Visionen (Narrative) urbaner Mobilität zu entwickeln, die der "Eigenart" (WBGU 2016) jeder einzelnen Stadtreion gerecht werden, die aber am Ende alle in das Ziel einer zukunfts-, lebensqualitäts- und klimagerechten Mobilität auf nationaler Ebene einzahlen. Für jede Stadtreion werden dabei am Ende andere Gewichtungen im Modalsplit, in der Umsetzung neuer technologischer Optionen (Digitalisierung, Antriebstechnologie) und der politischen Mobilitätssteuerung herauskommen, schlussendlich aber die gleichen politischen Ziele erreicht.

Ein Multi-Stadtreionen-Projekt in Offener Koordination

Die Grundidee des vorgeschlagenen Projektes ist es, mit 7-10 rasch wachsenden deutschen Stadtreionen einen variantenreichen Entwicklungs- und Erprobungsprozess auf den Weg zu bringen, mit dem die zahlreichen großen und kleinen Lernblockaden im komplexen Mehrebenen-Verkehrs-System überwunden werden können: **Stadtreionen als Treiber der digitalen Verkehrswende.**

Um solches Treiberpotential zu entfalten müssen die beteiligten Stadtreionen eine doppelte Lernpartnerschaft entwickeln. Erstens die Lernpartnerschaft der Städte und Landkreise der einzelnen Stadtreion, um über den jeweils kleinsten gemeinsamen

Nenner zwischen Vetospielern hinauszukommen. Zweitens die Lernpartnerschaft der beteiligten Stadtregionen um die Ergebnisse der Entwicklungs- und Erprobungsanstrengungen im Lernwettbewerb auszutauschen und gebündelt gegenüber Landes- und Bundesebene zu vertreten.

Das Projektdesign überträgt die auf EU-Ebene entwickelte „Methode der Offenen Koordination“ auf die Koordination der Entwicklungs- und Erprobungsprozesse in und zwischen Stadtregionen. Den Städten und Landkreisen bleibt die stadtreional geteilte Souveränität der Entwicklung, Steuerung und Umsetzung ihrer spezifischen Strategien vorbehalten. Die Stadtregionen vereinbaren aber verbindlich kontinuierliche Zielentwicklung und Ergebnis- und Vorgehensvergleich, teilen ihre Souveränität. Sie ermöglichen sich damit gemeinsame Lernprozesse. Sie treten mit dem Ergebnis- und Vorgehensvergleich untereinander in Wettbewerb, sie stärken damit ihre interne Koordination (urban governance) ebenso wie ihre gemeinsame Politik auf Landes- und Bundesebene.

Für diese Lern-, Macht- und Managementprozesse ist eine transdisziplinäre, wissenschaftliche und koordinierende Gesamtbegleitung von zentraler Bedeutung, die die Selbst- und Fremdbeschreibungen und -erzählungen der Städte in eine kontinuierliche Beziehung setzt.

Zum Projektdesign und den Projektbeteiligten

Projektdesign

Das konkrete Projekt besteht aus mehreren Arbeitspaketen:

1. Entwicklung eines gemeinsamen, offenen Modells mit den Schlüssel-(Einfluss)-Faktoren und Gestaltungsvariablen für Mobilitätsstrategien in Stadtregionen.
2. Umsetzung von stadtreionalen Politik-Prozessen der Entwicklung integrierter Mobilitätsstrategien in den beteiligten Städten und Landkreisen; dabei Stärkung der Parlamente durch interparlamentarische Zusammenarbeit auf den zu integrierenden Politikfeldern;
3. Einbeziehung von urbanen Schlüsselakteuren (Wirtschaft (Industrie und Handel), Öffentliche Verkehrsbetriebe, organisierte Zivilgesellschaft,...) sowie der breiten Stadtgesellschaft (incl. geeigneter Kommunikationsformate) in die Entwicklung von interessenspezifischen Alternativen und die Kompromissbildung;
4. Kontinuierliche Zielfortschreibung und Ergebnis- und Vorgehensvergleich der Strategien in den Stadtregionen, unterstützt durch die Begleitforschung (Fremdbeschreibung), als Motor für die Beförderung laufender Lernprozesse;
5. Aufarbeitung und Transfer der Ergebnisse aus den Pilot-Stadtregionen zum Transfer auf weitere Stadtregionen im nationalen (und internationalen) Kontext (z.B. interessierte europäische Partnerstädte).

Durch dieses Vorgehen entstehen miteinander vernetzte stadtreionale Experimentier-Räume, die die Diffusion und Umsetzung integrierter zukunftsfähiger Mobilitätskonzept in Stadtregionen massiv beschleunigen *können*. Zugleich können sich aus der experimentellen Praxis für die Länder- und Bundesebene neue parlamentarische und exekutive Optionen für die Überwindung von Lernblockaden ergeben.

Projektbeteiligte

Als beteiligte Städte in wachsenden Stadtregionen sind bisher vorgesehen:

1. Aachen
2. Darmstadt
3. Leipzig
4. München,
5. Münster
6. Nürnberg
7. Stuttgart
8. Wuppertal
9. ...
- 10.....

Die wissenschaftliche Begleitung wird vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und dem Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU) geleistet. Dazu gehört auch die Koordination der wissenschaftlichen Begleitung der beteiligten Stadtregionen.

Zu den bedeutenden Themen Digitalität, Entwicklung bezahlbarer Elektromobilität (Prof. Schuh TU Aachen, Forschungsverbund „Lebenszeit 4.0 / zeitgerechte Region“ und Simulationsmodellen für die Stadtregionen (DLR Verkehr) werden mit potentiellen Partnern derzeit noch Gespräche geführt.

Der Forschungs- und Entwicklungsverbund sichert sich mit einem wissenschaftlichen Beirat einen laufenden Input an Kritik und neuen Konzepten.

Die Start-Finanzierung ist über die aktuell in Planung befindliche Mobilitätsinitiative des BMBF angedacht.

Perspektivisch werden die Verhandlungen zur zeitlichen und sachlichen Koordination der Finanzierung auf Bundes- und Länderebene und zur koordinierten Eröffnung von Experimentierklauseln in den Regulierungsgesetzen auf Bundes- und Länderebene gemeinsam von Deutschem Städtetag, Deutschem Landkreistag und wissenschaftlichem Beirat geführt.

Zum weiteren Vorgehen

Weiteres Vorgehen:

- KW 17.09.2018: Textabstimmung Uwe Schneidewind/Eberhard Mühlich
- KW 24.09.2018: Übersendung des Konzeptes an OB Partsch/Darmstadt und Vereinbarung einer Telefonkonferenz für den weiteren Prozess.

Quellen

- Städtetag (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle - Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht Positionspapier des Deutschen Städtetages, Berlin Juni 2018
(<http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/positionspapier-nachhaltige-staedtische-mobilitaet.pdf>)
-