

THESE 4: Die Komplexität in der Steuerung der Mobilitätswende zwingt kommunale Akteure, ihre Rolle neu zu justieren.

Sowohl die Politik als auch die Wissenschaft haben längst erkannt, dass dem Handeln kommunaler Akteure eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung der Mobilitätswende beikommt. Dabei stellen Kommunen zum einen Orte dar, an denen der politische Handlungsdruck zur Mobilitätswende besonders drängend ist. Hier sind etwa die Debatten um Luftbelastung, Grenzwerte und darauf reagierende Maßnahmen wie Fahrverbote zu nennen. Zum anderen werden Städte aber auch als Vorreiter und »Labore« nachhaltigen Wandels gesehen. Neue Entwicklungen und Lösungsansätze, sowohl technischer als auch sozialer Natur, werden hier erprobt. Um diesem doch sehr hohen Anspruch gerecht zu werden, sind die kommunalen Akteure gefordert, für eine nachhaltige Mobilitätstransformation ihre Rolle innerhalb komplexer Governance-Beziehungen neu zu justieren.

Die Gestaltung der Mobilitätswende durch kommunale Akteure erfolgt in neuen Akteurskonstellationen, wobei zwei Dimensionen von zentraler Relevanz sind:

Wachsender Handlungsdruck im politischen Mehrebenensystem:

Regulative aber auch finanzielle Maßnahmen auf EU-, Bundes- oder Landesebene sind von kommunalen Akteuren entsprechend der örtlichen Gegebenheiten und Zieldimensionen auszugestalten und umzusetzen. Damit stehen kommunale Maßnahmen in Abhängigkeit zu Prozessen, die in nicht-lokalen politischen Settings initiiert und mit komplexen sozio-politischen Zieldimensionen verbunden werden. Der Handlungsdruck zum Erreichen von Ambitionen und Verpflichtungen entlädt sich entsprechend häufig im kommunalen Raum (vgl. z. B. der Bereich Luftqualität). Gleichzeitig erfordern ein allgemein wachsender

Beteiligungswille in der lokalen Bevölkerung und die gleichzeitige Politisierung sozio-ökologischer Konflikte von kommunalen Akteure, die divergierenden Zieldimensionen »vor Ort« in Einklang zu bringen und die entsprechenden Umsetzungsschritte zu ergreifen.

Mobilitätswende als interdisziplinäre und kommunenübergreifende Problemstellung:

Die Gestaltung urbaner Mobilitätssysteme, die gleichzeitig ökonomisch tragfähig, inklusiv und ökologisch nachhaltig sein sollen, ist eine interdisziplinäre Aufgabenstellung. Zusätzlich haben Prozesse und Entscheidungen auf übergeordneter Ebene in der Regel Auswirkungen auf Planungs- und Transformationsprozesse auf der regionalen oder stadträumlichen Ebene. Dies erfordert folglich Koordination und Zusammenarbeit innerhalb der Kommunen sowie ein abgestimmtes Vorgehen mit funktional verknüpften Kommunen und Regionen.

Beide hier nur in Kürze skizzierte Dimensionen stellen kommunale Akteure vor die Aufgabe, sich entsprechend der Herausforderungen weiter zu entwickeln, um als gestaltende Kraft auf Entwicklungen einzuwirken, also *politische Handlungsfähigkeit* zu entwickeln. So erfordert der Transfer von beispielsweise durch die EU vorgegebene Richtlinien,



MEHREBENENGOVERNANCE

bezeichnet ein politikwissenschaftliches Konzept, dass die Steuerung politischer Herausforderungen durch staatliche und nichtstaatliche Akteure über verschiedene politische Ebenen hinweg in den Blick nimmt.



KOMMUNALE AKTEURE

werden hier verstanden als die Personen und Institutionen in der kommunalen Verwaltung und Politik, die zum einen nach außen, aber auch in einem bestimmten lokalen Gebiet tätig sind. Der Begriff ist in dem hier verwendeten Verständnis abzugrenzen gegenüber der kommunalen Zivilgesellschaft und privaten/privatwirtschaftlichen Akteuren.

Grenzwerte oder finanzielle Förderprogramme auf Seiten der kommunalen Politik und Verwaltung »Agilität« und »Kreativität«, die interdisziplinäre Problemstellung »Offenheit«, »Agilität« und »Kooperationsbereitschaft«. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und interdisziplinäre Herangehensweisen zu identifizieren und operationalisieren, sind die Kommunen nicht optimal aufgestellt. So sind Dezernatsstrukturen nicht entlang interdisziplinärer Herausforderungen gewachsen. Oftmals fehlen kommunalen Akteuren dabei außerdem die Kompetenzen und Ressourcen, Planungsprozesse entlang eigener Prioritäten, etwa mit Blick auf Partizipation (vgl. THESEN 1 und 5) zu gestalten. Entsprechend sind *neue, inner-, interkommunale und (über-)regionale Konstellationen* notwendig, um Ressourcen zu bündeln und genau diese Agilität und Kreativität in der Gestaltung der Mobilitätswende zu stärken.

Vier gute Beispiele für solche Kooperationskonstellationen möchten wir im Folgenden vorstellen:

Das europaweite *Städtenetzwerk* Eurocities umfasst nach aktuellem Stand 190 Städte in 39 europäischen Staaten. Ziel von Eurocities ist der Wissenstransfer zwischen Kommunen durch interkommunale Arbeitsgruppen und Fortbildungsangebote sowie die Koordination gemeinsamer Ausschreibungen und Projekte innerhalb der Förderinstrumente der EU. Außerdem versteht das Netzwerk sich als Interessenvertretung von Städten gegenüber den EU-Institutionen. Urbane Mobilität stellt im Netzwerk ein zentrales Handlungsfeld dar. So war Eurocities in die (Weiter-) Entwicklung von Konzepten wie das der Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) eingebunden und hat erfolgreiche Kooperationen zwischen Kommunen sowie wissenschaftlichen und privatwirtschaftlichen Akteuren begleitet. Die Bildung solcher Netzwerke kann als



AGILITÄT VON KOMMUNEN

verstehen wir als die Anpassungsfähigkeit administrativer Strukturen und Prozesse an sich stetig verändernde Herausforderungen sowie technische und soziale Innovationen.

Instrument genutzt werden, durch das Kommunen agil auf politische Entwicklungen Einfluss nehmen und sich abseits von kommunalen Verwaltungsstrukturen und Kompetenzen Ressourcen erschließen können.

Mit dem Fachzentrum für Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM) hat das Bundesland Hessen für Kommunen eine *kompetenzbezogene Anlaufstelle* bezüglich der Planung urbaner Mobilität geschaffen. Das FZ-NUM bietet Raum zum Austausch zwischen Kommunen sowie themenbezogene Fortbildungen für kommunale Praktiker*innen an. Außerdem berät es Kommunen in konkreten Planungsprozessen und bietet Unterstützung etwa bei der Antragsstellung für Fördermittel von EU- und Bundesebene an. Das FZ-NUM stellt damit Ressourcen bereit, die Kommunen in ihren eigenen Strukturen und vor dem Hintergrund begrenzter Mittel und Kompetenzen nicht aufbringen können. Die Bildung von (über-)regionalen Kompetenzzentren für interkommunale und interpolitische Zusammenarbeit steigert daher die Handlungsfähigkeit von Kommunen, indem andere politische Ebenen Ressourcen im Sinne eines Netzwerkes bereitstellen. Zusätzlich werden auch hier der interkommunale Austausch und damit Wissensaustauschs- und Integrationsprozesse angestoßen.

Zur *innerkommunalen Organisation und Zusammenarbeit* im Mobilitätsbereich wurde in Stuttgart das Referat »Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität« initiiert. Als Stabstelle mit elf Mitarbeiter*innen ist das Referat direkt im Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters verortet. Kernaufgabe ist die Koordination und Steuerung von Themen im Bereich Strategie, Mobilität und Klima in der Stadt Stuttgart. Hierbei ist der Schwerpunkt auf die koordinierte Zusammenarbeit von Verwaltungsspitze, Gemeinderat und den klassischen Verwaltungsfachämtern wie Tiefbauamt und Amt für Umweltschutz gerichtet, um interdisziplinäre Themen und Fragestellungen in entsprechenden interdisziplinären Settings gemeinsam anzugehen. Durch eine solche Re-Organisation innerhalb der Verwaltung können kommunale Akteure Freiräume schaffen und Ressourcen freisetzen, die zuvor gebunden waren. Durch die Wissensintegration werden Perspektiven auf komplexe Problemstellungen erschlossen und Kompetenzkonflikte vermieden.

Kommunales und fachübergreifendes Mobilitätsmanagement als Querschnittsaufgabe innerhalb der Kommune adressiert fachübergreifende mobilitätsrelevante Themen von Rad- und Fußgängerverkehr über ÖPNV bis hin zum motorisierten Individualverkehr. Das kommunale Mobilitätsmanagement erfolgt entlang einer übergeordneten Gesamtstrategie, die unter Einbeziehung von Akteuren mit unterschiedlichen disziplinären Hintergründen entwickelt wird. Es erlaubt das Thema Mobilitätsplanung mit anderen Stadtentwicklungsprozessen, wie dem Flächenmanagement oder auch der Frage nach Rekommunalisierung zusammenzudenken. Dem kommunalen Akteur kommt hierbei eine zentrale Rolle als Koordinator und steuernde Instanz zu.



GEMEINSAM ANS ZIEL

Die Neujustierung der Rolle von Kommunen zur Gestaltung der nachhaltigen Mobilitätswende hängt entscheidend davon ab, ob Städte hierfür die nötigen Ressourcen aufbringen können. Hierzu sind nicht nur die Kommunen gefragt, interne Strukturen und Prozesse anzupassen. Kommunen können vor allem dann »agiler« werden, wenn durch effiziente Organisationsformen und im Zusammenspiel mit anderen politischen Ebenen Ressourcen bereitgestellt und Herausforderungen gemeinsam angegangen werden. Interkommunale Netzwerke, (über-) regionale Kompetenzzentren und veränderte innerkommunale Strukturen sind Beispiele, wie dies in der politischen und planerischen Praxis gelingen kann.

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- SRU, 2020: Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa, Kapitel 6: Für eine aktive und umweltfreundliche Stadtmobilität: Wandel ermöglichen. Umweltgutachten 2020, Berlin
- WBGU, 2016: Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte. Hauptgutachten 2016, Berlin