



Paradigmenwechsel oder
inkrementelle Veränderungen?
Mobilität für lebenswerte und
soziale Städte gestalten

René Bormann, Philine Gaffron, Ingo Kucz

Paradigmenwechsel oder inkrementelle Veränderungen?

Mobilität für lebenswerte und soziale Städte gestalten

René Bormann, Philine Gaffron, Ingo Kucz

November 2022

Inhalt

1. Einleitung	1
2. Strategien und Maßnahmen – acht Handlungsfelder künftiger Mobilität	5
2.1 Soziale Stadtpolitik formuliert klare und nachvollziehbare Visionen und Zielbilder	5
2.2 Soziale Stadtplanung stellt den Menschen in den Mittelpunkt und setzt Zeitpolitik als Maßstab	6
2.3 Soziale Städte entwickeln positive Sprachbilder	8
2.4 Soziale Städte heben das Potenzial der Partizipation	9
2.5 Soziale Städte machen die Notwendigkeit leistungsfähiger Governance-Strukturen sichtbar	10
2.6 Soziale Stadtpolitik schafft Kostenwahrheit für die Finanzierung der Verkehrswende	12
2.7 Soziale Städte setzen auf Sicherheit und Gesundheit als Kern-KPI	14
2.8 Soziale Stadtplanung nutzt die Potenziale digitaler Technologien	15
3. Mobilität für lebenswerte und soziale Städte – auf dem Weg zum Idealbild	17
4. Schlussbetrachtungen	19
Anhang 1 – Ergänzendes Glossar der Mobilitätswende	20
Anhang 2 - Ergänzende Lektüre	23

1. Einleitung

Weltweit sind Städte Motoren wirtschaftlicher Entwicklung sowie Orte sozialer und wissenschaftlicher Innovationen. Mit ihnen verbindet sich ein Aufstiegsversprechen, auch deshalb ziehen sie jedes Jahr neue Einwohnende an.

Viele Metropolen haben in kurzer Zeit ein rapides Wachstum erlebt, sodass die Stadtentwicklung ebenso rasant vorangetrieben wurde und öffentlicher Raum zunehmend knapper wird – bei gleichzeitig steigenden Nutzungsansprüchen. Negative Effekte in Bezug auf Mobilität und Verkehr sind in der Folge auf allen Ebenen der nachhaltigen Entwicklung beobachtbar:

- Ökologische Entwicklung:** Lärm- und Schadstoffe aus dem Verkehrsbereich schaden zunehmend dem Ökosystem Stadt, steigende Emissionen von Treibhausgasen stehen dem dringend notwendigen Klimaschutz entgegen. Verdichtung und Versiegelung von Flächen senken die Biodiversität, reduzieren Räume für die Erholung und senken urbane Klimaresilienz.
- Wirtschaftliche Entwicklung:** Das autozentrierte Verkehrssystem führt zur sozialen und funktionalen Entmischung. Es entstehen wachsende Mobilitätsbedarfe für Güter und Personen mit negativen volkswirtschaftlichen Effekten durch Staus, Verschmutzungen, Gesundheitsschäden, Unfälle und Flächenkonkurrenz.
- Soziale Entwicklung:** Unabhängig von ihrem politischen Kontext können Städte das wirtschaftliche Aufstiegsversprechen meist nicht für alle einlösen, sodass wirtschaftliche und soziale Schieflagen eher verstärkt als behoben werden. Funktionale Entmischung führt zu einer sozialen Desintegration ganzer Stadtteile, Gruppen mit geringen finanziellen (und politischen) Ressourcen sind stärker von gesundheitsschädlichen Faktoren betroffen und gleichzeitig oft weniger mobil.

Viele Städte haben diese Fehlentwicklungen und die daraus resultierenden Probleme einer desintegrierten Stadt- und Verkehrsplanung erkannt und beginnen umzusteuern. Besonders die Covid-19-Pandemie hat viele dieser Herausforderungen noch einmal verdeutlicht und die Handlungsfähigkeit von Städten auf die Probe gestellt:

Paris



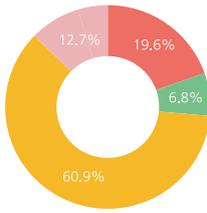
Fläche 105 km²

Einwohner_innen 2,2 Mio.

Bevölkerungsdichte 20.950 Einwohner_innen/km²

Motorisierung
Privat-Pkw je 1.000 Einwohner_innen 400

Modal Split
Verteilung der Verkehrsmittel an den insgesamt zurückgelegten Wegen



- zu Fuß
- Privat-Pkw & Motorrad
- öffentliche Verkehrsmittel
- Fahrräder

Barrierefreiheit der öffentlichen Verkehrsmittel
für Rollstühle, Kinderwagen etc.

100 % der Busse / **45 %** des Schienennetzes (2020)

Verkehrsunfälle
Verletzte und Tote pro Jahr je 100.000 Einwohner_innen nach Verkehrsmittel der Opfer

<p>Fußgänger_innen: 0,6 Tote (keine Daten zu Verletzten)</p>	<p>Autofahrer_innen: 0,5 Tote (keine Daten zu Verletzten)</p>
<p>Fahrradfahrer_innen: 0,4 Tote (keine Daten zu Verletzten)</p>	<p>Motorradfahrer_innen: 0,5 Tote (keine Daten zu Verletzten)</p>

Source: Image from istockphoto / salko3p

Stand 2019

Weltweit wurden – oft sehr kurzfristig – Verkehrsflächen umgewidmet, um Platz für Menschen zu schaffen. Soft Mobility, also nichtmotorisierte Mobilität wie Fahrrad- und Fußverkehr, wurde gefördert, um einem verstärkten Umstieg auf den Kfz-Verkehr entgegenzuwirken.

In Ermangelung wirksamer nationaler Strategien und mit dem Ziel, in Bezug auf die Umsetzung ganzheitlicher Ansätze voneinander zu lernen, haben Städte

unter der Überschrift „Klimaschutz“ in Eigeninitiative verschiedene nationale und internationale Foren geschaffen. Sie tauschen sich dazu in Netzwerken wie der C40 Cities Climate Leadership Group¹ oder dem Global Covenant of Mayors for Climate & Energy² aus. In diesem Sinne ist die Suche nach möglichen Lösungen bzw. sogenannten Good Practices für eine sozialökologisch nachhaltige Stadt- und Mobilitätsplanung auch Motivation dieser Studie.

Am Beispiel der vier Städte Hamburg, Paris, Seoul und Shanghai haben vier Teams mit lokaler Expertise Ansätze, Pläne und konkrete Vorhaben dokumentiert und kommentiert. Im Fokus lag hierbei ein integrativer Blick auf Stadt- und Mobilitätsentwicklung in der sozialen Stadt.

Auch für diese vier Beispielstädte lässt sich festhalten, dass Stadt- und Mobilitätsentwicklung in der Vergangenheit weitestgehend unabhängig voneinander verliefen bzw. der motorisierte Individualverkehr in diesem Zusammenhang immer als grundsätzlich prioritäres Element von Personenmobilität vorausgesetzt wurde. Aufgabe der Stadtplanung war es zugleich, ein möglichst wirtschaftsfreundliches Wachstum zu gewährleisten. Das Ergebnis war ein Infrastrukturausbau für die autogerechte Stadt. Besonders in Städten mit rasantem Wachstum hat diese desintegrierte Planung in der Vergangenheit zu den oben genannten Problemlagen beigetragen.

Die Unterschiede der betrachteten Städte sind jedoch vielfältig, sodass auch Herausforderungen und Lösungsansätze aus zum Teil sehr unterschiedlichen Perspektiven betrachtet werden müssen:

- **Paris** ist deutlich mehr als eine Stadt. Planungen dort sind somit immer auch im nationalen Interesse, andererseits jedoch zunehmend von lokalen Dynamiken geprägt. Die Stadt hat mittlerweile ausreichende Kapazitäten entwickelt, um die nationalstaatliche Führung herauszufordern und ihre eigene Vision für nachhaltigen Verkehr umzusetzen.
- **Hamburg** ist im Vergleich zu den anderen Städten klein. Mit der weitläufig angebundenen Metropol-

Hamburg



Fläche

755 km²

Einwohner_innen

1,8 Mio.

Bevölkerungsdichte

2.450 Einwohner_innen/km²

Motorisierung
Privat-Pkw je 1.000 Einwohner_innen

431

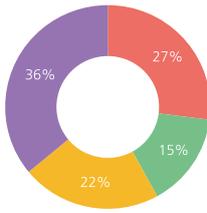
Modal Split
Verteilung der Verkehrsmittel an den insgesamt zurückgelegten Wegen

 zu Fuß

 Privat-Pkw

 öffentliche Verkehrsmittel

 Fahrräder



Barrierefreiheit der öffentlichen Verkehrsmittel
für Rollstühle, Kinderwagen etc.

100 % der Busse / **86 %** der U-Bahn- und Zugbahnhöfe (2020)

Verkehrsunfälle
Verletzte und Tote pro Jahr je 100.000 Einwohner_innen nach Verkehrsmittel der Opfer



Fußgänger_innen: 0,6 Tote / 57 Verletzte



Autofahrer_innen: 0,5 Tote / 237 Verletzte



Fahradfahrer_innen: 0,2 Tote / 141 Verletzte

Source: Image from stockphoto / Nikada

Stand 2019

region ist das Einzugsgebiet aber immens. Historisch ist es geprägt durch den Hafen und den Handel und ein Primat der Wirtschaft gegenüber anderen Handlungsfeldern in der Politik.

- **Seoul** ist eine der ersten asiatischen Megacitys, die den Sprung in die Liga der Global Cities geschafft

1. Ein weltweites Netzwerk von 97 Großstädten mit insgesamt mehr als 700 Millionen Einwohner_innen (vgl. www.c40.org).
 2. Ein globales Forum von und für 11.500 Städte und Kommunalverwaltungen unterschiedlichster Größenordnungen (vgl. www.globalcovenantofmayors.org).

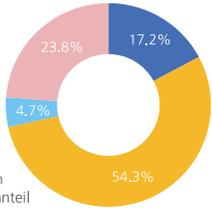
Seoul



Source: Image from istockphoto / GoranQ

Fläche	605 km²
Einwohner_innen	9,8 Mio. (2021)
Bevölkerungsdichte	16.250 Einwohner_innen/km² (2021)
Motorisierung <small>Privat-Pkw je 1.000 Einwohner_innen</small>	254

Modal Split
Verteilung der Verkehrsmittel an den insgesamt zurückgelegten Wegen



Taxi	Privat-Pkw & Motorrad		
öffentliche Verkehrsmittel			
zu Fuß und Fahrrad (ermittelt aus Angaben zu motorisierten Verkehrsmitteln, Fahrradanteil wahrscheinlich niedrig bei etwa 2 %)			

Barrierefreiheit der öffentlichen Verkehrsmittel
für Rollstühle, Kinderwagen etc.

50 % der Busse / **78 %** der U-Bahnhöfe

Verkehrsunfälle
Verletzte und Tote pro Jahr je 100.000 Einwohner_innen nach Verkehrsmittel der Opfer

Fußgänger_innen: keine Daten	Autofahrer_innen: 1,12 Tote / 363 Verletzte	
Fahrradfahrer_innen: 0,1 Tote / 19,5 Verletzte		

Stand 2019

hat. Seoul ist das Kraftzentrum Südkoreas und Standort von zahlreichen Global Playern im Bereich der Hochtechnologie.

- **Shanghai** ist Archetyp der modernen Megacity schlechthin. In kürzester Zeit ist die Stadt sehr stark gewachsen und vereint die Strömungen des Staates China mit einer global agierenden Ausrichtung.

Trotz dieser Unterschiede sind sich Hamburg, Paris, Shanghai und Seoul ähnlich in ihrer jeweiligen

nationalen wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Bedeutung: Es sind überregional ausstrahlende Zentren und nationale Entwicklungstreiber ihrer Länder. Ähnlich sind sich die Städte auch in Hinblick auf die zunehmende funktionale Trennung der Stadträume sowie ihre verkehrspolitische Ausrichtung auf die autogerechte Stadt in den vergangenen Jahrzehnten. Daher wagen wir hier den Versuch einer Querschnittsbetrachtung von Good Practices für die integrierte Planung der sozialen Stadt – über die Grenzen insbesondere politischer Systeme hinweg.

Unsere Grundannahme: Indem wir vier sehr verschiedene und gleichzeitig national und international bedeutende Großstädte mit unterschiedlichen Schwerpunkten im Bereich der integrierten Stadt- und Mobilitätsplanung und der sozialen Stadtentwicklung betrachten, finden wir einen guten Querschnitt von Good Practices. Diese sind an unterschiedlichen Stellen des Spektrums von lokalspezifisch bis universell angesiedelt.

Unser Ziel: Wir dokumentieren und fokussieren Handlungsgrundlagen, politische Strategien und Maßnahmen im Bereich der Mobilitätswende, die – je nach Aufbau und Zuständigkeit – auf lokaler oder nationaler Ebene einen Beitrag auf dem Weg zu einer sozialverträglich mobilen Stadt leisten sollen. Sie können auf jeweils eigene Art und Weise als Impulse, Vorbilder oder konstruktive Kontraste für andere Orte dienen.

Unser Ansatz: Die unabhängigen Expertenteams haben die Strategien und Maßnahmen der vier Städte unter den folgenden sechs Aspekten analysiert:

1. **Rückblick & Status quo:** Um den Status quo zu verstehen, werden rückblickend Pfadabhängigkeiten, Strukturen und geschichtliche Ereignisse, die für die jeweilige Stadt- und Mobilitätsentwicklung relevant waren, rekapituliert.
2. **Welche Visionen existieren für die lebenswerte und soziale Stadt?** Unter dieser Fragestellung diskutieren die Expert_innen, welche Visionen für die lebenswerte und soziale Stadt bestehen und welche Strahlkraft und Bedeutung sie haben.
3. **Status quo & vorhersehbare Zukunft:** Die Expert_innen geben einen Ausblick für die kommende Dekade. Sie diskutieren, welche Maßnahmen ergriffen werden sollen und wie sie voraussichtlich wirken.

4. **Bezahlbarkeit, Erreichbarkeit & Inklusivität:** Mobilität in der sozialen und lebenswerten Stadt sollte bezahlbar, zugänglich und inklusiv sein. Die Expert_innen analysieren hier, welche diesbezüglichen Maßnahmen die Städte ergreifen.
5. **Sicherheit & Zuverlässigkeit:** Sicherheit und Zuverlässigkeit sind eine wichtige Grundlage für Mobilität in der sozialen Stadt. Die Expert_innen bewerten, wo die Städte hier stehen.

6. **Ökologische Nachhaltigkeit, Internalisierung externer Kosten & Verkehrsvermeidung:** Die ökologische Dimension der Stadt- und Mobilitätsentwicklung ist eine wichtige Säule für die zukunftsfähige Stadt. Die Expert_innen verweisen hier auf relevante Entscheidungen und Planungen der Metropolen.

Diese Studie trägt den Untertitel „Mobilität für lebenswerte und soziale Städte gestalten“. Sie ist eine Metastudie und trägt die zentralen Erkenntnisse aus den Untersuchungen der vier Städte zusammen. Auch wenn jede Stadt im Detail eine eigene Gesamtstrategie verfolgt, ergibt sich dadurch ein breiter Überblick, der für andere Städte Impulse liefern kann.

Die Struktur: Auf Basis der Untersuchungen wurden acht zentrale Handlungsfelder und Ansätze in den vier Metropolen identifiziert (vgl. Kapitel 2). Wir haben in allen Städten inhaltliche und prozessuale Gestaltungsansätze in diesen Feldern für eine lebenswerte und soziale Stadt gefunden und lassen über direkte Zitate die Einschätzungen der vier Expertenteams exemplarisch zu Wort kommen.

Übergreifende Schlussfolgerungen, die sich für die acht Handlungsfelder in der Gesamtsicht ableiten lassen, werden in Kapitel 3 dargestellt. Weitere wichtige Handlungsbereiche aus dem Themenfeld sozialökologische Stadt- und Mobilitätsentwicklung, die in den Fallstudien zwar ebenfalls Erwähnung fanden, dort jedoch nicht tiefergehend beleuchtet wurden, sind in Anhang 1 in Form eines ergänzenden Glossars der Mobilitätswende zusammengefasst. In Anhang 2 findet sich außerdem eine Liste mit weiterführenden Lektürevorschlägen zum Thema.

Shanghai

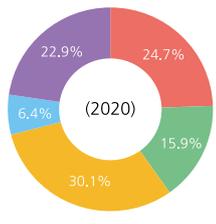


Source: Image from istockphoto / Yongyuan Dai

Fläche	6.340 km²
Einwohner_innen	24,9 Mio. (2020)
Bevölkerungsdichte	3.910 Einwohner_innen/km² (2020)
Motorisierung <small>Privat-Pkw je 1.000 Einwohner_innen</small>	222

Modal Split
Verteilung der Verkehrsmittel an den insgesamt zurückgelegten Wegen

- zu Fuß
- Privat-Pkw
- öffentliche Verkehrsmittel
- nichtmotorisierte Fahrzeuge (insb. Fahrräder & elektrische Zweiräder)
- Taxi



(2020)

Barrierefreiheit der öffentlichen Verkehrsmittel
für Rollstühle, Kinderwagen etc.

23,3 % der Busse / **97,6 %** der U-Bahnhöfe

Verkehrsunfälle
Verletzte und Tote pro Jahr je 100.000 Einwohner_innen nach Verkehrsmittel der Opfer

Fußgänger_innen: 0,1 Tote / 6 Verletzte	Autofahrer_innen: 1,9 Tote / 191 Verletzte
Fahrradfahrer_innen: 0,4 Tote / 124 Verletzte	Motorradfahrer_innen: 0,05 Tote / 5,2 Verletzte

Stand 2019

2. Strategien und Maßnahmen – acht Handlungsfelder künftiger Mobilität

Die vier im Rahmen dieser Studie betrachteten Städte sind in verschiedene urbane, regionale und nationale Kontexte eingebettet und haben historisch betrachtet sehr unterschiedliche Entwicklungen hinter sich. Gleichzeitig sind sie jedoch alle sowohl mit den Realitäten des Klimawandels und den globalen Wirtschaftszusammenhängen als auch mit grundsätzlichen Ansprüchen an menschengerechte Lebensräume konfrontiert – nicht zuletzt im Rahmen der Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen. Vor diesem Hintergrund verfolgen sie teils ähnliche, teils auch recht unterschiedliche Strategien zur Zielerreichung, die im Rahmen der acht identifizierten Handlungsfelder im Folgenden zusammenfassend dargestellt werden.

2.1 Soziale Stadtpolitik formuliert klare und nachvollziehbare Visionen und Zielbilder

Die Städte verfolgen verschiedene Ansätze, ein Zielbild für die soziale Stadt und die Mobilitätswende zu formulieren. **Seoul** liefert folgendes Beispiel für eine langfristig angelegte Vision:

2013 veröffentlichte das Seoul Metropolitan Government (SMG), die städtische Kommunalverwaltung, ein umfassendes Strategiedokument, die Seouler Transportvision 2030. Hierin wird eine langfristige Vision einer inklusiven und lebenswerten Großstadt entworfen und Handlungsorientierung gegeben. Das Strategiepapier lässt sich als Teil des Gesamtvorhabens betrachten, Seoul als Zielstadt zu etablieren, die Bewohner_innen durch einen hohen Lebensstandard und ausgezeichnete Arbeitsmöglichkeiten anzieht.

Dieses Konzept wird in Form eines Slogans konkretisiert:

Der Wahlspruch der Strategie – „Seoul, wo es sich autolos bequem leben lässt“ – stellt trotz des Mobilitätsverweises die Qualität des städtischen Raums und öffentlichen Lebens in den Vordergrund.

Damit verbunden wird eine normative Zielvorgabe wie folgt quantifiziert:

Das Seouler Strategiepapier definiert bis zum Jahr 2030 konkrete Ziele, die „Triple 30“: eine 30-prozentige Verringerung von Pkw-Aufkommen und Pendelzeiten gegenüber dem Referenzjahr 2012 bei gleichzeitiger Aufstockung des Anteils grüner Mobilität um 30 Prozent.

Shanghai verfolgt mit einem langfristig angelegten Masterplan ebenfalls die Vision einer Stadt mit nachhaltigem Verkehrssystem:

2018 veröffentlichte die Shanghaier Kommunalregierung den jüngsten Rahmenplan für die Stadt bis zum Jahr 2035, der mit Blick auf das zukünftige städtische Transportwesen fünf eigenständige Visionen aufführt. Durch die gezielte Förderung öffentlicher Verkehrsmittel soll Shanghai bis 2035 über ein flächendeckendes Transportsystem verfügen, das „sicher, bequem, grün, effizient und kostengünstig“ ist.

Der Masterplan für Shanghai ordnet sich dabei in das übergeordnete Ziel Chinas ein, bis 2060 klimaneutral zu sein. Auf dieser argumentativen Basis wurden für Shanghai zwei konkrete Zielstellungen formuliert:

Ebenfalls im Shanghaier Masterplan (2017-2035) festgelegt ist die Verpflichtung, die Stadt angesichts des Klimawandels zu einer widerstandsfähigeren Eco-City zu machen. Für das Ziel eines ökologischen Transportverhaltens werden zwei Maßnahmen kombiniert: Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden gegen Fahrzeuge mit geringeren Emissionen ausgetauscht. Gleichzeitig wird durch die Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems und ein Hinlenken auf grüne Transportmittel die Pkw-Nutzung eingedämmt.

Shanghai hat die Vision einer Stadt der kurzen Wege und damit den Zusammenhang zwischen einer guten nahräumlichen Erschließung und einer funktionalen Mischung in ihrer Strategie verankert:

Neben einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens wollen Shanghais politische Akteure mit dem Vorschlag eines „15-Minuten-Radius für das Gemeindeleben“ im Masterplan auch eine bessere Ressourcenverteilung in der Stadt

bewirken, nach welcher die wesentliche soziale Infrastruktur und entsprechende Dienstleistungen von sämtlichen Wohngebieten aus in 15 Minuten zu Fuß erreichbar sein sollen. Die Zielorte lassen sich in **sechs Kategorien** einordnen: Pflegeeinrichtungen für ältere Menschen, Krankenhäuser, multimodale Verkehrsknotenpunkte, Schulen, Kultur- und Unterhaltungseinrichtungen sowie Einkaufszentren.

Die 15-Minuten-Stadt ist die im europäischen Kontext wohl stärkste und griffigste Vision, die in der **Pariser Kommunalwahl 2020** auch mit wahlentscheidend war. Sie ist prägnant, richtet sich an die Bewohner- und damit Wählerschaft vor Ort und funktioniert als gemeinsam geteiltes Zielbild:

Das Modell der 15-Minuten-Stadt wurde 2020 in der Wiederwahlkampagne der Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo als Leitbild des vorgesehenen Maßnahmenspektrums vorgestellt, durch das der Mobilitätsbereich bis 2050 klimaneutral werden soll [...]. Hierdurch hat Hidalgo einen Ruf als wichtige Fürsprecherin von Innovation im Transportwesen und urbaner Nachhaltigkeit erlangt, was in mehreren profilierten globalen Foren zu Stadtmanagement und Klimawandel Anerkennung findet.

Ebenfalls im Jahr 2020 fand die Bürgerschaftswahl in **Hamburg** statt. Die Mobilitätswende und die soziale Stadt haben auch dort eine wahlentscheidende Rolle gespielt, selbst wenn keine der Parteien eine ähnlich starke Vision wie in Paris entwickelt hatte. Die neue rot-grüne Koalition richtete jedoch folgerichtig eine Behörde für Verkehr und Mobilitätswende ein. Zwar besteht in Hamburg ein qualitativer strategischer Rahmen für die Verkehrsentwicklung:

2014 veröffentlichte die Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen eine programmatische Broschüre mit dem Titel „Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser – Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg“:

- **Mehr Stadt in der Stadt:** Steigerung der städtischen Lebensqualität durch mehr Siedlungsentwicklung, mehr Gebiete mit Nutzungsmischung und kürzere Wege.
- **Die gerechte Stadt:** Versorgung mit angemessenen, finanziell tragbaren Wohnungen in

attraktiven Vierteln mit gutem Zugang zu Bildungsinfrastruktur.

- **Die grüne Stadt:** Erhalt und Weiterentwicklung der Umweltqualität durch Stadtgrün, Natur- und Klimaschutz, wobei ökologische Ziele mit sozialen und wirtschaftlichen Verantwortlichkeiten ausbalanciert werden.
- **Stadtentwicklung in der Wirtschaftsmetropole:** mit Fokus auf Hafen, Transportinfrastruktur und industrielle Tätigkeiten, auch Integrationsforschung und -entwicklung.

Auch bestehen quantifizierbare Ziele in der Verkehrsentwicklung. Ein übergeordnetes Narrativ, das Stadt- und Mobilitätsentwicklung vereint, findet sich allerdings nicht. Auch ein strategischer Verkehrsentwicklungsplan ist zwar in Arbeit, steht aber noch nicht als langfristiges Planungsinstrument zur Verfügung.

Am Beispiel von Paris wird deutlich, wie wichtig breitenwirksame und zugleich relativ konkrete Zielbilder sind, wenn es um die politische wie gesellschaftliche Akzeptanz tiefgreifender Transformationspläne und deren Umsetzung geht. Anne Hidalgo personifiziert dort eine politische Vision und Leadership und erreichte so eine hohe Glaubwürdigkeit – zumindest in der Stadt Paris selbst.

2.2 Soziale Stadtplanung stellt den Menschen in den Mittelpunkt und setzt Zeitpolitik als Maßstab

Das genannte Beispiel von Paris zeigt, wie über die starke politische Vision der 15-Minuten-Stadt ein Paradigmenwechsel vollzogen wird: weg vom Fokus auf möglichst ungehinderte – und damit rasche – Überwindung von immer größeren Distanzen hin zu einer näheräumlichen Erreichbarkeit, die damit zum neuen zentralen Treiber einer nachhaltigen Stadtpolitik wird. Somit wandert Stadtentwicklungspolitik und nicht Infrastrukturpolitik in den Fokus.

In **Shanghai** ist dieses Ziel bereits im Rahmen des oben genannten Masterplans verankert. Analysen zeigen dabei den immensen Handlungsbedarf zur Realisierung der 15-Minuten-Stadt:

2017 zeigte eine Studie, dass nur bei zwölf Prozent der Shanghaier Wohnanlagen alle

sechs Kategorien in einem fußläufigen Umkreis von 15 Minuten liegen, die meisten davon mitten im Stadtzentrum. Einkaufs- und Transportmöglichkeiten sowie Bildungsinfrastruktur sind recht gut abgedeckt, wohingegen sich Pflege- und Gesundheitseinrichtungen stark im Stadtzentrum ballen.

Dieser Fokus auf Erreichbarkeit bringt implizit eine neue Kategorie mit sich: Zeitpolitik unter dem Primat der Nachhaltigkeitsziele. Statt mit möglichst geringem Zeitaufwand größere Distanzen zurücklegen zu können, verschiebt sich der Fokus darauf, die schnelle Überwindung möglichst kurzer Distanzen zu priorisieren. Damit wird verbesserte nahräumliche Erreichbarkeit zum Instrument der realen Zeitersparnis für Individuum und Gesellschaft. Verkehrsplanung wird auf neue Weise zur Zeitplanung. Da historische Analysen zeigen, dass Menschen bisher generell bei durchschnittlich gleichbleibender Wegezeit immer längere Strecken zurückgelegt haben, ist diese Entwicklung durchaus bemerkenswert. Denn mit dem Pariser und Shanghaier Konzept der 15-Minuten-Stadt³ soll dieser empirisch beobachtbare Zusammenhang umgekehrt werden.

Die 15-Minuten-Stadt bedeutet eine Ausrichtung auf ein sozial-funktionales Umfeld in Reichweite der Menschen. Nicht das technische Verkehrsmittel, sondern der unmittelbar städtische Sozialraum schafft Erreichbarkeit. Der menschliche Maßstab, gewissermaßen die natürliche Mobilität der Menschen, wird explizit zum Leitprinzip innovativer Stadt- und Mobilitätspolitik, wie auch **Seoul** zeigt:

*Den Fokus auf eine menschengerechte Stadt und ein entsprechendes Verkehrswesen verdeutlicht eine Auffassung von Soft Mobility, die darin nicht nur eine Beförderungsart sieht, sondern auch einen Weg, um **Gemeinden zu beleben. Alltagsleben sollte fußläufig möglich** oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein [...]. Nach der Seouler Verkehrsstrategie **soll Mobilität der gesamten Bevölkerung den Zugang zu öffentlichen Gütern und Partizipation ermöglichen und gewährleisten**. Eine Verbesserung von Umwelt, Mikroklima und Artenvielfalt ist sowohl Folge als auch Grundvoraussetzung dieser Werte und somit Kernbestandteil sämtlicher Initiativen.*

Erfahrbar wird diese Zielstellung in Seoul in der Förderung von Soft Mobility und symbolischen Konversion von Straßenraum in Parks:

*Die Seouler Kommunalverwaltung hat ein 16,7 km² großes Gebiet zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel realisiert, ein Beitrag für weniger Verkehrsunfälle und bessere Luftqualität sowie die Begünstigung von Fußläufigkeit bei gleichzeitiger Abnahme von Pkws. Attraktive Projekte wie **Seoullo 7017 – die Umwidmung einer ehemaligen Hochstraße zur öffentlichen Parkanlage – schaffen Symbole für einen Entwicklungstrend, der den menschlichen Maßstab priorisiert.***

Ein Beispiel aus **Hamburg** zeigt, dass auch hier mit dem Menschen im Mittelpunkt der menschliche Maßstab zum Leitmotiv des für die Entwicklung der Stadt konzeptionell wichtigen internationalen Bauforums geworden war:

*Im **August 2019** fand ein fünftägiges Bauforum statt, mit Fokus auf sieben der Hamburger Magistralen, den Hauptverkehrsstraßen, die die Stadt mit dem Umland verbinden [...]. Der hieraus entstandene Bericht **„Put people First!“** soll Impulse und eine Grundlage für den zukünftigen stadtplanerischen Diskurs bieten.*

Das Beispiel **Paris** zeigt, wie nicht nur für, sondern mit Menschen an der Stadt gearbeitet wird:

*Zur Errichtung von Innovationsvierteln wurde gemeinsam mit Planungsbüros, universitären Einrichtungen, Beratungsfirmen und weiteren Expert_innen eine Reihe strategischer Partnerschaften entwickelt. Als Teil des Urban Lab of Paris & Co bekommen Stadtnutzer_innen im Innovationsviertel **„Paris Rive Gauche“** die Möglichkeit, mit intelligenter Verkehrsbeleuchtung, multifunktionalen Dockingstationen und digitalen Dienstleistungen zu experimentieren, um die nahräumliche Mobilität weiterzuentwickeln.*

Durch eine konsequente Umsetzung der Zeitpolitik in der Stadt wird dem Primat der Nachhaltigkeit mit ihren sozialen und ökologischen sowie volkswirtschaftlichen Aspekten auf mehrfache Weise Sorge getragen: Menschen gewinnen Flexibilität

3. Mittlerweile haben auch viele andere Städte vergleichbare Ziele formuliert, z. B. Stuttgart als Fünf-Minuten-Stadt und Brüssel als Zehn-Minuten-Stadt.

für ihre individuelle Zeitnutzung, Erreichbarkeit wird abgekoppelt vom Besitz eines Autos, durch die Neuaufteilung des öffentlichen Raums weg vom Auto steigt die Lebensqualität in der Stadt und weniger Emissionen sowie mehr aktive Mobilität steigern Gesundheit und Wohlbefinden.

Nahräumliche Erreichbarkeit wird damit wieder verstärkt zu einer Eigenschaft des stadträumlichen Gefüges und nicht des Verkehrssystems. Das Konzept der 15-Minuten-Stadt macht diese Zielvorstellung leicht kommunizierbar. Für ihren Erfolg im Sinne einer sozialen Stadtplanung muss sie selbstverständlich unabhängig von der sozio-demografischen Zusammensetzung des Quartiers verwirklicht werden bzw. muss Wohnraum in den entsprechenden Lagen für alle Gruppen leistbar sein. Das starke Gefälle zwischen Wohnkosten in Städten wie Paris und ihrem regionalen Umfeld zeigt, dass auch auf dieser Ebene Handlungsbedarf besteht.

2.3 Soziale Städte entwickeln positive Sprachbilder

Die Transformation von Stadt- und Mobilitätsräumen in Richtung einer sozialen Stadt sowie die damit zusammenhängende Verkehrspolitik ist symbolisch und emotional aufgeladen. Wie kaum ein gesellschaftspolitisches Transformationsprojekt stellt die Abkehr vom autozentrierten Verkehr ganze Lebensentwürfe von Menschen in der Stadt, vor allem aber auch außerhalb der verdichteten Räume, infrage und negiert tradierte Narrative von wirtschaftlichem Wohlstand. Ordnungspolitische und fiskalische Steuerungsinstrumente sowie steigende Energiekosten, die den privaten Autogebrauch teurer oder unattraktiver machen, passen nicht zum Wunsch nach einem Eigenheim, der sich aufgrund von Bodenkosten zumeist nur an autoaffinen Standorten realisieren lässt. Denn als Folge dieser Entscheidung für das Wohnen an weniger zentralen Orten kann sich die Festschreibung hoher Mobilitätskosten bei geringen Erreichbarkeiten herausstellen. Der finanzielle Vorteil durch geringere Wohnkosten verbunden mit einer oft nur angenommenen vergleichsweise günstigen Automobilität erweisen sich in dieser Perspektive als Nachteil.

Zudem beherbergen Paris, Seoul und Shanghai bedeutende Autokonzerne. Eine Abkehr von der autozentrierten Stadt hat somit auch dort eine privatwirtschaftliche Bedeutung. Ein angemessenes politisches Framing über positive Sprachbilder ist daher geboten, um eine potenziell konfrontative Polarisierung dieser Transformation zu verringern und die vorteilhaften Effekte einer autoarmen Stadt hervorzuheben.

Seoul zieht das sprachliche Gerüst um den Autobesitz neu auf und beschreibt diesen als reine Belastung für den Menschen:

Statt den Pkw-Gebrauch als Privileg und Zeichen von Wohlstand gelten zu lassen, wird das Autofahren umdefiniert zum Transportmittel, mit dem Bürger_innen nicht belastet werden sollten. Diese Strategie schiebt einen Paradigmenwechsel an, hin zu einer Verkehrspolitik, die soziale Werte über persönliche Bequemlichkeit stellt. Wesentliche Bestandteile dieses Wandels sind eine Verschiebung von Bewegungsfähigkeit zu Erreichbarkeit, vom individuellen Transport hin zu Shared Mobility, von individuellen hin zu miteinander verbundenen und integrierten Verkehrsmitteln und von Hardware zu Software. Die Mobilität in Seoul ist darauf ausgelegt, ganzheitlicher, vielschichtiger, smarter und menschenorientierter zu werden.

Die in **Paris** wirkmächtige Idee der 15-Minuten-Stadt kann ebenfalls als gelungenes Beispiel für ein positives Framing gelten. Nicht der Transport durch die Stadt mit oder ohne Auto wird thematisiert, sondern die Erreichbarkeit als Zugewinn von Lebensqualität durch kurze Wege.

Auch **Shanghai** wählt mit der Strategie „Shanghai Planning Guidance of 15-Minute Community Life Circle“ ein positives Framing. Der „Community Life Circle“ schafft ein positives Begriffs-Triple, das eingängig und normativ zugleich wirkt.

Der „Hamburg Takt“ ist ein weiteres Beispiel für ein positives Framing. Wie andere Städte plant auch **Hamburg** einen massiven Ausbau des öffentlichen

4. Der Einfachheit halber wird in dieser Studie generell die Abkürzung ÖV verwendet. Dieser Begriff beinhaltet generell mehr als den klassischen städtischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Form von Bussen und Bahnen, dadurch wird aber die Notwendigkeit vermieden, im Kontext der betrachteten Metropolen zwischen Verkehrsträgern im ÖPNV und im ÖV zu differenzieren.

Verkehrs (ÖV)⁴. Dieser Ausbau ist teuer und mit infrastrukturellen Anpassungen verbunden, die für die Menschen in Hamburg belastend sein können. Aber nicht die infrastrukturelle oder die finanzielle Planung, sondern das zu erreichende Ziel steht im Mittelpunkt des politischen Sprachbildes:

Die derzeitige übergeordnete Strategie zur Weiterentwicklung des ÖV ist die Umsetzung des Hamburg Takts durch eine Netzerweiterung und höhere Taktung auf vielen Linien. Ziel ist, den Blick auf den Fahrplan überflüssig zu machen.

Es geht also auch darum, positive Geschichten zu erzählen, welche Zugewinne betonen, um Zustimmung zu generieren und so entsprechende Ressourcen zu mobilisieren.

2.4 Soziale Städte heben das Potenzial der Partizipation

Alle betrachteten Städte nutzen Ansätze der Partizipation bei ihrer Stadt- und Mobilitätsentwicklung. In der europäischen Stadt sind solche Möglichkeiten schon länger elementarer Bestandteil von Planungsprozessen. Trotz Verbesserungsbedarfs zeigt **Paris** eine breite Einbindung der Menschen über unterschiedliche Partizipationsformate:

Auch wenn Entscheidungen weiter durch politische, technische und administrative Eliten bestimmt werden, wird in der Formulierung und Umsetzung politischer Linien selektiv auf eine Reihe partizipatorischer Methoden und kollaborativer Foren zurückgegriffen. So waren öffentliche Ad-hoc-Debatten entscheidend darin, die Unterstützung von Anwohner_innen zu gewinnen und um Ausgleichsmaßnahmen zu verhandeln, wo es Widerstand gegen bestimmte Mobilitätsmaßnahmen gab, etwa bei Straßenbahnprojekten, dem Umbau beliebter öffentlicher Plätze oder der Umwandlung einzelner Teile des Straßennetzes zu Fußgängerzonen [...]. Um bis 2050 Klimaneutralität zu erzielen, erkennt der neu verabschiedete Klimaplan die Notwendigkeit an, die breitere Öffentlichkeit weiter einzubinden.

Hamburg nutzt internationale und bewusst multidisziplinäre Expertisen im Rahmen von Beteiligungsverfahren und zeigt damit ein gutes

Beispiel für Partizipation jenseits der klassischen Formate. Im Rahmen des Bauforums bindet Hamburg u. a. internationale Gäste in Visions- und Planungsprozesse ein:

*Visionen und weitreichende Konzepte für die Stadtplanung wurden seit 1984 wiederholt im Rahmen des **Bauforums** entwickelt, einer **groß angelegten Planungswerkstatt unter Einladung externer Expert_innen und mit wachsender öffentlicher Teilhabe**.*

Der Erfolg des Formats Bauforum zeigt das Leitmotiv „Sprung über die Elbe“. Das Bauforum 2003 gilt als ein wichtiger Meilenstein in der Stadtentwicklung Hamburgs:

2003 war das Motto des Bauforums der „Sprung über die Elbe“, mit dem Ziel, die traditionell weniger wohlhabenden, schlechter angebundenen Stadtteile südlich des Flusses besser einzubinden.

Ergebnisse dieses Bauforums wurden zum Teil bereits städtebaulich umgesetzt oder befinden sich in Planung. Das Beispiel Hamburg zeigt somit, dass partizipative Ansätze nicht nur im Rahmen konkreter Planungen stattfinden, sondern auch Ausgangspunkt für langfristige Planungskonzepte sein können.

Shanghai hat bisher eine eher begrenzte Partizipationshistorie. Dies soll sich im Prozess der menschenorientierten Stadtentwicklung ändern:

*Im Planungsprozess hat die öffentliche Teilhabe früher keine größere Rolle eingenommen [...]. Da die Planungsbehörde über alle wesentlichen Mittel und Ressourcen für eine umfassende Planung verfügt, belief sich die öffentliche Teilhabe in den meisten Fällen auf ein „informiert werden“, einen einseitigen Informationsfluss vonseiten der Behörde zur Bevölkerung. Im Entwurf des **Shanghai 2035 Masterplan** wurde jedoch ein neuer Ansatz gewählt, der die öffentliche Beteiligung weniger hierarchisch gestaltet.*

Städte setzen im Bereich der Partizipation und Information auch zunehmend auf digitale Technologien, und die Covid-19-Pandemie hat diese Entwicklung noch einmal deutlich beschleunigt. Die Option einer ortsunabhängigen sowie zum Teil auch zeitversetzten Beteiligung im Rahmen der digitalen Partizipation ermöglicht vor allem eine höhere Frequenz und potenzielle Reichweite innerhalb der Stadtgesellschaft:

Seoul hat eine Reihe partizipatorischer Formate eingeführt, etwa das sogenannte M-Voting, eine App, mit der Bürger_innen beinahe täglich zu Themen abstimmen können, die auf der Agenda des Seoul Metropolitan Government (SMG) stehen. Zusätzlich informiert das SMG Bürger_innen aktiv zu Projekten und stellt eine Vielzahl quantitativer Datensätze zu relevanten Themen bereit, damit Start-ups und Initiativen Daten leichter nutzen und somit Dienstleistungen verbessert werden können.

Dabei verdeutlicht das Beispiel von **Seoul** zugleich, dass gerade aufgrund der relativ leichten Umsetzbarkeit im digitalen Bereich das Risiko besonders hoch ist, dass im Ergebnis eher die Quantität der zur Verfügung gestellten Informationen als die Qualität der Beteiligung wachsen:

*Öffentliche Unterstützung und ein tatsächlicher Mehrwert für die Bevölkerung sollen durch die Konsultation von Expert_innen und eine weitreichende öffentliche Partizipation mithilfe von Umfragen gewährleistet werden. **Öffentliche Partizipation ist in Seoul grundlegend mit der Idee technischer Smartness und dem Einsatz digitaler Werkzeuge verknüpft.** 2020 stellte das SMG eine E-Governance-Technologie vor, die auf dem Ansatz basiert, „Bürger_innen als Bürgermeister_innen agieren zu lassen“ [...]. Trotzdem scheint die Partizipation nicht wesentlich über das „In Kenntnis setzen der Bevölkerung“ hinauszugehen, was teils an der schieren Größe und Komplexität der zu Debatte stehenden Themen liegen mag.*

Dennoch nutzt die Administration die Einladung an die Stadtgesellschaft zur aktiven Teilnahme an politischen Entscheidungsprozessen auch zur Arbeit an ihrer eigenen Entscheidungskultur:

*Als erste Einrichtung dieser Art in einer asiatischen Stadt hat das SMG das sogenannte Seoul Innovation Bureau eingeführt, durch das Blickweisen und Ideen aus der Bevölkerung in politische Entscheidungen einfließen sollen. Neben einer qualitativen Verbesserung durch öffentliches Input **soll die Initiative Bürger_innen aktiv in den politischen Entscheidungsprozess einbinden und die behördliche Organisationskultur wandeln.***

Auch **Paris** nutzte digitale Möglichkeiten für eine sehr breit angelegte Konsultation zu einem spezifischen Thema:

*Nach der Entscheidung des Stadtrats, den Großteil des städtischen Straßennetzes zur Tempo-30-Zone zu machen, mit Ausnahme der Ringstraße und Straßen, auf denen Fußgänger_innen ohnehin Vorrang haben, wurde im November 2020 eine **öffentliche Onlinekonsultation** eingeführt.*

Und in **Shanghai** spielt digitale Interaktion mit den Bürger_innen ebenfalls eine zunehmend wichtige Rolle – die jedoch wie in Seoul nicht zwingend mit einer tatsächlichen Beteiligung an Entscheidungsfindungen gleichzusetzen ist:

*Über eine Reihe von Kanälen, vor allem Online-Foren und Social-Media-Konten, veröffentlichte die städtische Planungsbehörde Ideen und Informationen, damit die Bevölkerung ihre Ansichten hierzu teilen und Feedback geben konnte [...]; aufgrund der bestehenden politischen Agenda wurde **das letztendliche Ergebnis durch diese Konsultation jedoch nur wenig beeinflusst.***

Partizipative Elemente und das Feedback aus der Zivilgesellschaft mittels digitaler Technologien haben dennoch in Shanghai eine für China vergleichsweise hohe Bedeutung:

Wenngleich sich argumentieren lässt, dass der öffentliche Sektor in China im Vergleich zur Zivilgesellschaft stark ist, gilt Shanghai im Hinblick auf Öffentlichkeitsbeteiligung als weitblickender als andere Mega-Städte wie etwa Beijing. Die Regierung beobachtet die öffentliche Wahrnehmung fortwährend und veröffentlicht Berichte online, um Reaktionen aus der Bevölkerung zu sammeln.

Solange auf ein inklusives Gesamtkonzept mit sozial wie physisch barrierefreien Formaten geachtet wird, kann Digitalisierung generell dabei helfen, die Reichweite von Partizipationsverfahren zu erhöhen. Eine sowohl breit als auch repräsentativ gestaltete Beteiligung kann zu neuen Ideen und Lösungen führen, die über politische und gesellschaftliche Akzeptanz Transformationsprozesse legitimieren – wenn die Ergebnisse solcher Prozesse in der Entscheidungsfindung auch wirklich berücksichtigt werden.

2.5 Soziale Städte machen die Notwendigkeit leistungsfähiger Governance-Strukturen sichtbar

Jede der vier Städte ist bei der Stadt- und Mobilitätsentwicklung in prozessuale und strukturelle Rahmenbedingungen eingebunden, die zum großen Teil außerhalb ihrer Kompetenz oder Zuständigkeit liegen. Das betrifft einerseits formale Zuständigkeiten, wie die Finanzierung von Bundesstraßen in Hamburg. Es gibt andererseits aber auch symbolische und dadurch in der Praxis nicht eindeutig geklärte Zuständigkeiten, wie das Beispiel **Paris** zeigt:

*Aufgrund der strategischen Rolle der hauptstädtischen Region werden in Paris **alle stadt- und raumplanerischen Themen seit langer Zeit von nationalen Politikzielen bestimmt und rechtfertigen bis heute starke und direkte staatliche Intervention.***

So wird am Beispiel Paris besonders deutlich, dass über Governance-Strukturen Zielkonflikte ausgetragen werden können, in denen um eine planerische wie faktische Deutungshoheit über die Stadt gerungen wird (hier auch in ihrer Rolle als dominante Region für den nationalen Kontext), die über die Zuständigkeitsbereiche der kommunalen Stadt-, Regional- und Mobilitätsplanung hinausreichen. In Bezug auf die wichtige Frage nach der leitenden Vision zeigt sich für Paris:

Innerhalb des Großraums Paris konkurrieren mehrere Visionen einer lebenswerten und sozialen Stadt miteinander. Diese werden jeweils von politischen und administrativen Eliten vertreten, mit dem Blick hauptsächlich darauf, in der Raumplanung und Verkehrsentwicklung der Hauptstadtregion die Führungsposition einzunehmen.

Die unklare Zuständigkeit bei gleichzeitigem Nebeneinander von Stadtplanungsvisionen führt zu Spannungen, Zeitverlust und offen konfrontativen Positionen:

Eine überarbeitete Version der regionalen Planungsstrategie wurde 2013 mit Unterstützung örtlicher Behörden – 1.291 Gemeinden, sieben Départements – verabschiedet, um die politische Leitlinie bis 2030 vorzugeben [...]. Eine Vielzahl politischer Initiativen in der Region ging von der Stadt Paris aus, bevor sie kommunale Grenzen

überschritten [...]. Hierbei setzte sich die Region nicht nur gegen staatlich auferlegte Raum- und Verkehrsplanungssagenden zur Wehr, sondern auch gegen Kommunen, einschließlich der mächtigen Stadt Paris.

Die am Beispiel Paris gezeigten Zielkonflikte der Governance-Strukturen sind auch in anderen Städten deutlich. In **Hamburg** sind durch die hohe Eigenständigkeit der Bezirke gegenüber dem Senat und durch ihre gegenseitigen Unabhängigkeit Zielkonflikte innerhalb der Stadt zu beobachten:

*Die Stadt ist in sieben Bezirke gegliedert, regiert durch direkt gewählte Verwaltungsausschüsse mit quasi-parlamentarischer Struktur [...]. Die stärkste politische Gruppe wählt zudem die Leitung des Bezirksamts, die hauptsächlich mit Baurecht und Verkehrsplanung betraut ist. Die politischen Mehrheiten in den Bezirken können voneinander und von der Gesamtkonstellation auf Stadtebene abweichen, was sich besonders auf die Kohärenz verkehrsplanerischer Strategien und deren Umsetzung auswirkt: **Die beiden Verwaltungsebenen sind für unterschiedliche Stufen des Straßennetzes zuständig, und eine strategische Entscheidung auf einer der beiden Ebenen kann für Teile des Netzwerkes, das von der anderen Ebene verwaltet und finanziert wird, relevant sein, jedoch nicht zwangsläufig in ergänzender Art und Weise.***

In **Shanghai** liegen die Zuständigkeiten für Infrastrukturprojekte zum Teil auf der nationalen Ebene, sodass über die ohnehin hohe administrative Binnenkomplexität der Stadt Shanghai eine weitere Verwaltungsebene mitentscheidet:

*In Shanghai ist das Bürgermeisteramt auf eine_n Bürgermeister_in und sieben stellvertretende Bürgermeister_innen aufgeteilt [...]. Die Stellvertreter_innen beaufsichtigen die städtebauliche und verkehrspolitische Planung der Stadt [...], insbesondere die kommunale Verkehrskommission und die Straßenverkehrsverwaltung [...]. Hauptaufgabe der Kommission ist, alle Infrastruktur und Einrichtungen im Verkehrsbereich zu entwickeln, zu bauen und zu bewirtschaften [...]. **Die Planungsentscheidungen hierfür kommen jedoch von oben. In China müssen Pläne und Etats für sämtliche Großinfrastrukturpro-***

jekte durch die staatliche Kommission für Entwicklung und Reform mit Sitz in Beijing genehmigt werden [...].

Neben formalen, systemisch begründeten Governance-Strukturen spielen auch informelle Entscheidungsstrukturen eine Bedeutung für die Stadtentwicklung. Am Beispiel Hamburg und Seoul sei exemplarisch auf die Wirkmächtigkeit informeller Prinzipien und Prämissen verwiesen.

So beeinflussen in **Seoul** starke Wirtschaftsinteressen wesentliche Entscheidungen in der politischen Sphäre:

Als Hauptstadt von Südkorea hat Seoul eine stark zentralisierte Politik. Die außerordentliche wirtschaftliche und politische Bedeutung der Stadt machen sie zum Gradmesser für die Lage im gesamten Land. Kritische öffentliche Belange werden somit hart umkämpft und debattiert. Schon seit der Industrialisierung Seouls sind Großunternehmen eng mit der Politik verbunden und üben verhältnismäßig starken politischen Einfluss aus.

In **Hamburg** ist der Einfluss der wirtschaftlichen Sphäre ein implizites Paradigma der Stadt- und Verkehrsplanung. Aufgrund der historischen und weiterhin bedeutsamen Rolle des Hafens gilt bis heute:

Wenngleich die wichtigen Entscheidungen in der Verkehrsentwicklung und Mobilitätsplanung immer öffentlich stattgefunden haben, sind der Einfluss und die Priorisierung wirtschaftlicher Erwägungen gegenüber breiteren sozialen und ökologischen Bedenken ebenso beträchtlich. Hierzu gehören Entscheidungen im Straßenbau, mit dem generellen Ziel, den „Verkehr fließen zu lassen“, um „die Wirtschaft“ nicht zu beeinträchtigen.

Insgesamt hat sich mittlerweile zwar jede der vier Städte zum Ziel gesetzt, zur lebenswerten bzw. menschenzentrierten Stadt zu werden. Die Betrachtung der Governance-Strukturen zeigt jedoch, dass sie diesem Anspruch noch nicht gerecht werden. Keine der Städte scheint eine Governance-Struktur aufzuweisen, die uneingeschränkt als Good Practice angeführt werden kann. Trotz guter Ansätze (vgl. Abschnitt 2.1 und 2.4) scheint ein Struktur-, Prozess- und Funktionskonservatismus eine relevante Hürde zu bleiben – zum Teil auch aufgrund einer Einbettung der Städte in nationale

Strukturen, deren Prioritätensetzung sie als Kommunen nicht oder nur indirekt beeinflussen können.

Es wird daher wichtig sein, unklare oder sogar konkurrierende Zuständigkeiten der jeweils handlungsrelevanten Entscheidungsebene zuzuordnen, damit auf möglichst allen hier beschriebenen Handlungsfeldern synergetische Wirksamkeit erzielt werden kann.

2.6 Soziale Stadtpolitik schafft Kostenwahrheit für die Finanzierung der Verkehrswende

Die betrachteten Städte setzen kaum auf eine nutzer- bzw. verursacherbezogene Finanzierung von Infrastrukturen und Dienstleistungen. Zu großen Teilen finanzieren Kommunen oder der Staat über Subventionen oder Transferzahlungen den ÖV wie auch den Individualverkehr.

In allen Städten ist jedoch der private Pkw Ursache der schwerwiegendsten negativen Effekte im Verkehrssektor. Eine angemessene Internalisierung externer Kosten der Autonutzung würde mithin zwei für die Stadt positive Effekte kombinieren: eine Steigerung finanzieller Ressourcen (z. B. für den Ausbau sozial- und umweltverträglicher Verkehrsmittel) bei gleichzeitiger Reduzierung des Autoverkehrs.

Keine der betrachteten Städte setzt aber bisher auf eine angemessene Bepreisung des Autoverkehrs. Die überaus geringen Kosten für einen Anwohnerparkausweis in **Hamburg** bzw. Deutschland insgesamt zeigen, wie weit man hier noch von einer nutzerbezogenen Internalisierung der Kosten entfernt ist:

Bis vor Kurzem galt die bundesweite Regelung, dass ein Anwohnerparkausweis nicht mehr als 30,70 Euro kosten dürfe. Diese Obergrenze stand lange in der Kritik, da sie bei Weitem nicht reiche, um einen Effekt auf Pkw-Besitz und -Nutzung auszuwirken. Die Entscheidung über Preisobergrenzen wurde seither auf die Länderebene verlegt, wodurch nun kommunale Verwaltungen Gebühren bis zu einer vom jeweiligen Bundesland festgelegten Obergrenze erheben können. In Hamburg zahlen Anwohner_innen jedoch nach wie vor jährlich nur 65 Euro für einen Parkausweis, der sie von sämtlichen zeitlichen Beschränkungen oder Parkgebühren in ihrem jeweiligen Stadtgebiet ausnimmt. Nur wenige andere deutsche Städte – etwa Tübingen oder Freiburg im Breisgau – planen, zukünftig bedeutend höhere Gebühren zu erheben.

Paris und **Seoul** verdeutlichen andererseits, dass Unternehmen und andere verkehrsverursachende Ziele zur Finanzierung des Verkehrs beitragen können. Sie gehen dabei einen ähnlichen Weg:

*In Seoul wird eine **Art Staugebühr auf Verkehrsaufkommen erzeugende Einrichtungen erhoben wie Büroräume, große Kaufhäuser, Hotels und weitere gewerbliche Einrichtungen.** Die Gebühren werden auf Grundlage der Größe und Nutzungsart einer Einrichtung berechnet und sinken, je mehr sich diese an Programmen für ein niedrigeres Verkehrsaufkommen beteiligt – wie Gleitzeit, den Einsatz von Shuttlebussen für Pendler_innen oder ein Angebot kostenpflichtiger statt kostenloser Parkplätze.*

Schon seit 1971 erhebt **Paris** eine unternehmensbezogene Transportsteuer, die „Versement Transport“, durch die der ÖV finanziert wird:

*[Die Steuer] berechnet sich nach einem Prozentsatz der Gehaltsliste von Unternehmen mit mehr als elf Mitarbeiter_innen sowie nach einer staatlich festgelegten Obergrenze. [...] Das Programm, 2020 in Versement-Mobilität umbenannt, erwirtschaftet **60 Prozent des Haushalts der regionalen Verkehrsbetriebe.***

Am Beispiel Paris zeigt sich aber auch ein Zielkonflikt zwischen Zugang zur Stadt und der Internalisierung von Kosten im Verkehrssektor:

Jedoch wurden Maßnahmen, um den Privatgebrauch von Pkws zu reduzieren und nachhaltige Transportmittel zu entwickeln, von benachbarten Kommunen und Verkehrsbetreibern kritisiert, weil Bedenken hinsichtlich der Anbindung von Pendler_innen bestanden; von diesen seien manche auf das Auto angewiesen, da sich das Regionalschiennetz des Réseau Express Régional (RER) in keinem guten Zustand befinde. In ähnlicher Weise wurden wiederholte Versuche, eine Staugebühr einzuführen, wieder aufgegeben.

Vergleichbare Probleme entstehen in vielen Ballungsräumen, gerade solchen, die relativ zentralistisch strukturiert sind. Im Sinne von sowohl Klimaschutz als auch leistbarer Mobilität (auch im Kontext steigender Energiepreise) wird es daher wichtig sein, möglichst schnell leistungsstarke Alternativen zum privaten Auto zu etablieren. Dort, wo der Aus- oder

sogar Neubau des regionalen Schienenverkehrs nicht schnell genug umsetzbar ist, dürfte eine Lösung zunächst auf Schnellbuslinien basieren – die durch Busspuren und Bevorzugung bei Ampelschaltungen zumindest annähernd vergleichbare Vorteile in puncto Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit bieten können. Eine Dezentralisierung der Arbeit durch Homeoffice-Lösungen und Co-Working im suburbanen Raum sind weitere wichtige Schritte, die gerade auch infolge der pandemiebedingten Erfahrungen und Digitalisierungsschübe zunehmend realistisch werden. Insgesamt wird es immer wichtiger sein, passende Instrumente zu schaffen, die unabhängig vom sozialen Status einen diskriminierungsfreien Zugang zur Mobilität gewährleisten.

In jedem Fall werden für einen umfangreichen Ausbau der ÖV-Angebote signifikante Ressourcen benötigt. **Shanghai** nutzt schon länger Abgaben von Nutzer_innen des motorisierten Individualverkehrs zur Finanzierung des ÖV:

*Schon lange deckt Shanghai sämtliche Betriebskosten der öffentlichen Verkehrsmittel durch den städtischen Haushalt; 80 Prozent dieser Subventionen fließen in das Bussystem, der Rest in das U-Bahn-Netz. **Ein beträchtlicher Anteil der Subventionen entstammt jedoch den verschiedenen Gebühren, die private Pkw-Nutzer_innen für den Gebrauch des Straßennetzes zahlen müssen, was die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber privaten verbessern soll.***

Bei der Finanzierung des ÖV zeigt Shanghai, dass auch eine Anreizsetzung der ÖV-Betreiber hin zu verbesserter Angebotsqualität von Bedeutung sein kann:

Früher leistete die Stadt eine jährliche Einmalzahlung, um sämtliche Verluste im Busbetrieb abzudecken, doch heute „kauft“ sie Busdienste von relevanten Unternehmen zu einem vorweg vereinbarten Preis ein, damit diese einen größeren Anreiz haben, ihre Leistung zu verbessern und somit mehr Aufträge zu erhalten.

Der eingangs erwähnte doppelte Nutzen der Internalisierung gesellschaftlicher Kosten des motorisierten Individualverkehrs muss somit erstens durch ein Narrativ begleitet werden, das die Hintergründe und positiven Effekte solcher Maßnahmen verständlich macht. Zweitens muss

sichergestellt werden, dass – parallel zu einer zielgerecht abnehmenden Nutzung des Privatautos – sozial- und klimagerechte Qualität und Quantität von ÖV-Angeboten gewährleistet werden kann.

2.7 Soziale Städte setzen auf Sicherheit und Gesundheit als Kern-KPI

Die körperliche und seelische Unversehrtheit der Einzelnen zu gewährleisten ist eine zentrale Anforderung an eine soziale Stadt. Die hier betrachteten Städte haben zum Teil auch Maßnahmen ergriffen, den Straßenverkehr sicherer, emissionsärmer und sozialverträglicher zu gestalten.

Einen deutlichen Einfluss auf die Gefährdung im Straßenverkehr hat die Geschwindigkeit, wie die folgende positive Entwicklung in der besonders gefährdeten Gruppe der Kinder in **Seoul** zeigt, woran eine zivilgesellschaftliche Initiative einen besonderen Anteil hatte:

Die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr hat sich als Erfolgsgeschichte erwiesen: Hier ist die Zahl der Todesopfer zwischen 1988 und 2013 um 95 Prozent gesunken (von 1.776 auf 82). Diese Entwicklung wurde durch die Einrichtung von Tempo-30-Zonen sowie aktiv durchgesetzten Parkverboten erzielt. Eine Basisorganisation, die „Green Mothers“, leistete einen beträchtlichen Beitrag zu dieser Entwicklung, indem sie Kinder dabei begleitete, im Umfeld von Schulen die Straße sicher zu überqueren.

Trotz solch deutlicher Verbesserungen liegen Unfallraten in Seoul jedoch nach wie vor hoch:

2014 hatte Südkorea im OECD-Durchschnitt die höchste Zahl an getöteten Fußgänger_innen je 100.000 Einwohner_innen. Unter älteren Menschen war die Zahl der Todesopfer besonders hoch, hier betrug sie je 100.000 Einwohner_innen das Dreifache des OECD-Durchschnitts. Fußgänger_innen machen 38 Prozent der Todesopfer aus, was die Handlungsnotwendigkeit beim Schutz der im Straßenverkehr verletzlichsten und gleichzeitig am wenigsten für Unfälle verantwortlichen Personengruppe verdeutlicht.

Dass Geschwindigkeitsbegrenzungen eine sehr wirksame Maßnahme zum Schutz nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer_innen darstellen, hat auch **Paris**

veranlasst, die Höchstgeschwindigkeit großflächig herabzusetzen:

2015 wurden 37 Prozent des Pariser Straßennetzes zu Tempo-30-Zonen gemacht, insbesondere im Umfeld von Schulen [...]. In Paris ist die Verkehrssicherheit mit der Zeit in den Vordergrund gerückt, einhergehend mit Maßnahmen, die den Straßenraum systematisch weg von der Pkw-Nutzung umwidmen.

Dennoch werden die besonderen Sicherheitsbedürfnisse von Kindern in vielen Städten noch immer nicht als besonderes Handlungsfeld identifiziert, wie unter anderem das Beispiel **Hamburg** zeigt:

Wenngleich niemand prinzipiell abstreiten würde, dass eine kinderfreundliche Umwelt oder fußverkehrsfreundliche Straßen wichtig sind, werden die Paradigmen der Mobilitätsplanung in Hamburg weder durch solche Konzepte gesteuert noch sind sie Gegenstand konkreter Kampagnen.

Neben der Gefahr, im Straßenverkehr durch Unfälle zu Schaden zu kommen, sind auch Umweltbelastungen für soziale Aspekte von Bedeutung. Nächtliche Lärmbelastungen von über 50 Dezibel (dB(A)) werden zwar generell als gesundheitsschädlich angesehen, aber:

Hamburgs strategischen Lärmkarten zufolge lebten 2017 242.000 Menschen an Orten, die nachts (22 bis 6 Uhr) einen durchschnittlichen Umgebungslärmpegel von >50 dB(A) aufwiesen.

Zusätzlich ist bekannt, dass solche Emissionsbelastungen oft sozial ungerecht verteilt sind: Einkommensschwache Haushalte wohnen eher an viel befahrenen Straßen und besitzen gleichzeitig seltener ein eigenes Auto als jene, die finanziell bessergestellt sind.

Gerade durch gesundheitliche Schäden entstehen besonders hohe Anteile an den externen Kosten, die der motorisierte Straßenverkehr verursacht. Dennoch spielen sie bei Entscheidungen über Maßnahmen, welche diese Schäden wirksam mindern könnten (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Zufahrtsbeschränkungen, Straßenraumumverteilung), vielerorts weiterhin eine untergeordnete Rolle. Hier liegt noch großes Potenzial, wirkmächtige Narrative zu entwickeln.

2.8 Soziale Stadtplanung nutzt die Potenziale digitaler Technologien

Digitalisierung durchdringt und ändert die Möglichkeiten, wie Städte Mobilität steuern und administrieren. Digitale Technologien haben dabei das Potenzial, Städte sozialer zu gestalten, wenn sie entsprechend sorgfältig angewendet werden (siehe auch Abschnitt 2.4).

Im globalen Vergleich verfügt **Seoul** über eine fortschrittliche digitale Strategie mit diversen Anwendungsfällen im Live-Modus:

*Mit fortgeschrittenen digitalen Werkzeugen wie TOPIS (das integrierte Verkehrssteuerungszentrum der Seouler Stadtverwaltung) können Echtzeitdaten zum Verkehr gesammelt und die Verkehrssteuerungssysteme der Stadt benachrichtigt werden, um fallspezifisch zu reagieren und einen guten Verkehrsfluss zu gewährleisten [...]. Datensätze aus dem integrierten Bezahlssystem, die Informationen über die Wege und Umstiege von Nutzer_innen liefern, ermöglichen eine **Modifizierung und Verbesserung des Systems auf Grundlage der tatsächlichen Nachfrage.***

TOPIS wurde bereits 2005 implementiert und bis 2009 ausgerollt. Andere digitale Applikationen zur Verkehrssteuerung, wie automatische Scans von Falschparker_innen durch Busse, sind ebenfalls in Anwendung. Gerade auf diesem Gebiet kann ein konsequentes Umsetzen der entsprechenden Regularien zu einer deutlich erhöhten Verkehrssicherheit führen, wenn z. B. Halten in zweiter Reihe oder das Blockieren von Sichtbeziehungen zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer_innen verhindert werden.

Auch Shanghai nutzt großflächig digitale Möglichkeiten, den Verkehr sicherer zu machen:

*Die Verkehrspolizei hat die **Technologie „Intelligente Polizei“** entwickelt, die mit **über 8.000 Überwachungskameras Berichte zum städtischen Verkehrsaufkommen in Echtzeit liefert und dabei verkehrswidriges Überqueren von Straßen, Hupverhalten etc. erkennt.***

Die beiden asiatischen Städte sind technologisch damit fortschrittlicher als die europäischen Städte, auch weil sie datenschutzrelevante Aspekte für sich anders beantwortet haben, als dies in Europa der Fall wäre.

Hamburg gilt im innerdeutschen Wettbewerb mit anderen Metropolen als Vorreiter bei der Nutzung digitaler Technologien, unter anderem im Bereich der Mobilität:

Hamburg wurde 2020 von BitKom e.V. als Deutschlands smarteste Stadt ausgezeichnet. Die Rangliste wurde aufgrund einer Bewertung von 136 Parametern für 38 Indikatoren in fünf Themenbereichen erstellt [...]. Im Bereich der Mobilität bewerteten die Autor_innen der Studie Parameter für Parken, smartes Verkehrsmanagement, vernetzten ÖPNV, Sharing-Angebote, Multimodalität, Letzte-Meile-Logistik und weitere Pilotprojekte.

Digitale Technologien sollen in Zukunft in Hamburg auf allen Ebenen der Mobilität eine Rolle spielen – sowohl für die Endnutzer_innen, aber auch bei Planung und Betrieb von Mobilität und Verkehr:

Ab 2022 soll es möglich sein, mit einer App des Verkehrsverbunds, die das Konzept „Check-in/Be out“ verwendet, automatisch den jeweils günstigsten Fahrkartenpreis zu bezahlen.

Zugleich befindet sich Hamburg in Bezug auf einige der geplanten Anwendungen auch noch im Konzeptstadium:

*2016 veröffentlichte der Hamburger Senat mit dem Papier „**Verkehr 4.0**“ eine Strategie, wie die Stadt zukünftig im Verkehrssektor die digitalen Technologien nutzen soll [...]. Die Strategie führt acht Handlungsfelder auf: Informationen, intelligente Verkehrssteuerung/-lenkung, intelligente Infrastruktur, intelligentes Parken, Mobility as a Service (MaaS) und intelligente Fahrzeuge; als **Grundlage sollen qualitativ hochwertige und sichere Daten dienen**, das vereinende Dachthema ist die Innovationsförderung.*

Einen sehr direkten Einfluss haben Digitaltechnologien auch in der Steuerung von Verkehr – nicht nur im Backend des täglichen ÖV-Betriebs, sondern z. B. auch im Management von Baustellen und deren verkehrlichen Auswirkungen:

*Seit 2020 verwendet die Stadt Hamburg die Software **TRIAS**, die systemweit eine bessere **Koordinierung von Straßenbauarbeiten und Bauprojekten gewährleisten soll.** Die Software setzt sich zusammen aus einem Verkehrsnachfragemodell im Backend, das mit einem Planungs- und*

Koordinierungswerkzeug im Frontend verbunden ist, um die Auswirkungen von Straßenbauarbeiten auf den Verkehrsfluss besser vorhersagen zu können, sowohl im Einzelnen wie im Gesamtbild.

In **Shanghai** verkehren Busse und U-Bahnen zwar in einem sehr dichten Takt, jedoch häufig nicht entsprechend der Fahrpläne. Dort wird daher angestrebt, mithilfe von Echtzeitinformationen die subjektive Zuverlässigkeit des Angebots zu verbessern:

Mit dem Fortschritt der Technologie hat die städtische Planungsbehörde angefangen, mit großen Onlinekartenanbietern wie Baidu und Amap zu arbeiten, um Bürger_innen über Busankunftszeiten in Echtzeit zu informieren, in der Hoffnung, dass Busse wieder beliebter werden, wenn Fahrgäste ihre Wartezeit besser einplanen können.

Auch der nichtmotorisierte Verkehr kann von der Nutzung neuer Technologien profitieren, so in **Hamburg**:

Seit dem Herbst 2020 wird der Fahrradverkehr in der Stadt durch etwa 100 Infrarotdetektoren gemessen. [...] Diese neuen Messstellen sollen dabei helfen, die Entwicklung [eines stärkeren Fahrradverkehrs] engmaschiger zu beobachten und somit auch die Auswirkungen fahrradfreundlicher Maßnahmen in Hamburg.

In Paris wurden Teile der Rive Gauche zu einem Urban Innovation District, wo im Rahmen einer strategischen Partnerschaft von Planungsbehörden, Forschungseinrichtungen, Beratungsfirmen und weiteren Expert_innen interaktive digitale Angebote unter anderem im Bereich Mobilität getestet werden (vgl. Abschnitt 2.2).

Die Städte sind zunehmend bestrebt, die vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten digitaler Werkzeuge im Bereich Mobilität zu nutzen. Neben den Themen Datenschutz und digitaler Sicherheit wird dabei wichtig sein, dass ihr Einsatz nicht an die Stelle jener Maßnahmen tritt, die aktiv motorisierten Individualverkehr reduzieren, sondern diese sinnvoll ergänzt und verstärkt.

3. Mobilität für lebenswerte und soziale Städte – auf dem Weg zum Idealbild

Paradigmenwechsel oder inkrementelle Veränderungen? Die Metropolen der Welt stehen (nicht nur) im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung vor immensen Herausforderungen. Dabei zeigt sich ein Dilemma:

- Gemessen am sozial-ökologischen Handlungsdruck müsste die Antwort auf die hier gestellte Frage in Richtung Paradigmenwechsel gehen.
- Gemessen an als realistisch erachteten und innerhalb der Stadtgesellschaften akzeptierten Transformationsschritten erscheinen für viele der Handlungsfelder inkrementelle Veränderungen eher als realistische Antwort.

Unabhängig von der aktuellen Antwort müssen Städte weltweit in naher Zukunft umfassende Anpassungs- und Resilienzstrategien erarbeiten und umsetzen, um unter den Vorzeichen urbanen Wachstums, ökologischer Bedrohungsszenarien und zunehmender sozialer Desintegration Lebensqualität und Gerechtigkeit für alle gewährleisten zu können. Im Bereich Mobilität bedingt dies einen Paradigmenwechsel weg von autozentrierten Infrastrukturen und den damit verbundenen Erwartungen an das Zurücklegen großer Distanz in vergleichbar kurzer Zeit hin – und in gewisser Weise auch zurück – zu möglichst nahräumlichen Erreichbarkeiten und leistungsfähigen sowie leistbaren ÖPNV-Systemen.

Und wenngleich der Umbau eines so komplexen Gebildes wie einer Millionenmetropole herausfordernd ist, zeigt unter anderem das Beispiel Paris, dass ein Wandel unter bestimmten Bedingungen vergleichsweise schnell initiiert werden kann. Auch die rapiden Anpassungen im Zuge der Covid-19-Pandemie verdeutlichen, dass Verkehrsinfrastrukturen sich schnell verändern und Transformationen sich beschleunigen lassen, wenn äußere Bedingungen sowohl Handlungsdruck erzeugen als auch einen politischen Rechtfertigungsrahmen bieten. Gleichzeitig ist aber auch deutlich geworden, dass komplexe Entscheidungs- und Governance-Strukturen ohne solche externen Katalysatoren gegenüber einer handlungsbefähigenden Flexibilisierung eher resistent zu sein scheinen, denn in diesem Bereich lassen sich kaum nennenswerte Impulse aus den Städteporträts ableiten.

Werden die vier Städte zusammen betrachtet, zeigen sich acht zentrale Prinzipien, die für die Transformation hin zu lebenswerten und sozialen Städten erforderlich scheinen:

- **Vision:** Die zukunftsfähige Stadt überzeugt mit einer starken und inklusiven Mobilitätsvision, die klar und schlüssig formuliert ist. Paris zeigt, dass eine griffige Vision zu Mobilität eine Wahl entscheiden kann – und dass Wähler_innen den Zusammenhang von Stadt- und Mobilitätsentwicklung verstehen (wollen) und das Zusammendenken dieser Themen honorieren. Shanghai und Seoul zeigen, dass Masterpläne helfen, politische Zielsetzungen nachvollziehbar über längere Planungszeiträume zu strukturieren.
- **Menschen im Mittelpunkt und Zeitpolitik:** Die zukunftsfähige Stadt setzt die Lebenswelt der Menschen in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld ins Zentrum. Über eine aktive Zeitpolitik und den menschlichen Maßstab als Planungsprämisse gestaltet die Stadt das Nahumfeld, das primär durch Gehen und Radfahren erschließbar und damit sozial gerecht ist.
- **Positives Framing:** Die Transformation der Städte benötigt Mehrheiten und den Willen zum Wandel. Ein positives Framing ist somit eine wichtige Basis für Mehrheiten, die eine transformative Stadt- und Mobilitätsgestaltung ermöglichen. Auf der politisch-strategischen Ebene ist die 15-Minuten-Stadt in Paris oder Shanghai hierfür ein gelungenes Beispiel, von dem andere Städte lernen können. Auf der eher operativen Ebene bietet das Beispiel des Hamburg Takts ein griffiges Konzept.
- **Partizipation:** In der zukunftsfähigen Stadt haben die Menschen eine Stimme, und im Rahmen ihrer jeweiligen Tradition nutzen die untersuchten Städte bereits partizipative Ansätze. In Seoul ist der digitale Ansatz bereits weit entwickelt. Die (temporäre) Umgestaltung öffentlicher Räume als partizipatives Projekt sowie der Einsatz von Beteiligungsverfahren für das Entwickeln langfristiger Zielbilder in den europäischen Städten kann als Good Practice gelten.

- **Leistungsfähige Governance:** Die soziale Stadt hat leistungsfähige Governance-Strukturen, die für die Herausforderungen der Zukunft vorbereitet sind. Sie zeichnen sich aus durch:
 - **Klare Verantwortlichkeiten:** Die untersuchten Städte zeigen, dass Verantwortlichkeiten für die Mobilitäts- und Stadtentwicklung nicht immer eindeutig geklärt sind. Zielkonflikte im System sind damit inhärent. Klare Verantwortlichkeiten und ein entsprechendes Management sind Voraussetzung für eine zielgerichtete Gestaltung der Stadt.
 - **Mobilitäts- und Stadtentwicklung als zwei Seiten derselben Medaille:** Mobilitäts- und Stadtentwicklungen werden organisatorisch zumeist von getrennten administrativen Einheiten umgesetzt. Das starke Beispiel der 15-Minuten-Stadt aus Paris zeigt, dass das wechselseitige Abhängigkeitsverhältnis dieser beiden Perspektiven auf politischer Ebene deutlicher zusammengedacht werden kann. Auch auf administrativer Ebene sollten Stadt- und Mobilitätsentwicklung eng zusammen betrachtet und geplant werden.
 - **Leistungsfähige Prozesse:** Angesichts der immensen Herausforderungen in den Städten sind schnelle Transformationsprozesse notwendig. Schnell meint damit nicht das Auslassen relevanter Planungs- oder Partizipationsschritte. Schnell meint eine Beschleunigung notwendiger Umsetzungsprozesse, um die notwendige sozial-ökologische Gestaltung des Verkehrs- und Mobilitätssystems den drängenden Problemlagen entsprechend anzupassen.
 - **Organisatorische Transformation:** Administrationen leben von und mit den Menschen, die diese Strukturen formen und Prozesse leben. Ähnlich wie in der Wirtschaft sind vielerorts weiterhin sowohl strukturelle als auch kulturelle Transformationsprozesse dringend notwendig, um die Reibungsverluste zwischen administrativen Ebenen zu verringern.
- **Finanzierung der Mobilitätswende:** Um Gestaltungsansprüche zu erfüllen und vorhandene Spielräume optimal nutzen zu können, besitzt die zukunftsfähige Stadt überzeugende Konzepte zur Finanzierung der Transformation. Diese bedienen sich auch des Prinzips der sozial-ökologisch gerechten Internalisierung externer Kosten des motorisierten Straßenverkehrs. Dadurch werden sowohl finanzielle Ressourcen generiert als auch Steuerungswirkungen erzielt.
- **Sicherheit und Gesundheit als Kernaspekte der sozialen Stadt:** Sowohl führende Automobilhersteller als auch Städte und Länder wie Schweden verfolgen eine Vision Zero mit dem Ziel von null Verkehrstoten. Das wurde jedoch bisher von keiner der betrachteten Städte als Planungsparadigma formuliert. Südkorea hat sich jedoch zum Ziel gesetzt, in die Top 10 der sichersten OECD-Nationen aufzusteigen. Good Practice wäre ein verbindliches Ziel inklusive Maßnahmen im Rahmen einer prioritären Vision Zero, die im Bedarfsfall auch anderen Planungszielen übergeordnet wird.
- **Chancen der Digitalisierung nutzen:** Die analysierten Städte zeigen unterschiedliche Anwendungsfelder für Digitaltechnologien. Die zukunftsfähige Stadt nutzt diese konsequent sowie niedrigschwellig für die Gestaltung einer lebenswerten und sozialen Stadt, sowohl im Bereich der Planung und Steuerung als auch für die Angebotsgestaltung und Beteiligung aller Bevölkerungsgruppen.

4. Schlussbetrachtungen

Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, steigende Energiekosten, erhöhter Nachfragedruck und steigende Preise für Wohnraum, Strukturwandel im Einzelhandel und in der Arbeitswelt, vielerorts wachsende soziale Ungleichheit – all diese Faktoren stellen veränderte Ansprüche daran, wie Stadtentwicklung und urbane Mobilität geplant und gestaltet werden. Damit verbunden ergeben sich sowohl Notwendigkeiten als auch Chancen für einen Wandel hin zu sozial verträglicheren, gesünderen und klimafreundlichen Mobilitäts- und Verkehrssystemen.

Die notwendigen Maßnahmen und Veränderungen sind potenziell konfliktrichtig, besonders wenn sie spezifisch darauf abzielen, motorisierten Individualverkehr teurer und unattraktiver zu machen oder zusätzliche finanzielle Ressourcen für ÖV-Ausbau und -Betrieb zu mobilisieren. Daher braucht es mutige und eingängige Visionen, die Menschen mitnehmen und Mehrheiten schaffen können, sowohl in der Politik als auch der Zivilgesellschaft. Das Leitbild der 15-Minuten-Stadt aus Paris und Shanghai ist eine solche Vision.

Städte lebenswerter, nachhaltiger und sozialer zu gestalten erfordert beides: einen Paradigmenwechsel und inkrementelle Veränderungen. Die hier dargestellten Städte zeigen exemplarisch, welche Transformationsimpulse notwendig und möglich sind. Sie betreten neue Wege, erproben neue Instrumente, treiben Innovationen innerhalb ihrer regulatorischen Rahmenseetzungen und reagieren auf Innovationsimpulse der Zivilgesellschaft. Auch wenn weltweit wohl noch keine Metropole die notwendige Richtungsänderung vollständig vollzogen hat: Viele der dargestellten Ansätze können auch andere Metropolen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität in der lebenswerten und sozial gerechten Stadt voranbringen.

Anhang 1 – Ergänzendes Glossar der Mobilitätswende

Folgende Themen finden in den Fallstudien zwar teilweise Erwähnung, wurden dort jedoch nicht tiefergehend beleuchtet. Um der Breite des Diskurses zur sozialökologischen Stadt- und Mobilitätsentwicklung gerecht zu werden, sollen sie hier ergänzend erwähnt sein.

Treibhausgasneutralität

Das Pariser Klimaabkommen zwischen 195 Nationen aus 2015⁵ sieht eine globale Treibhausgasneutralität für die zweite Hälfte dieses Jahrhunderts vor. Deutschland hat hierfür in seinem aktuellen Klimaschutzgesetz⁶ das Zieljahr 2045 festgelegt, und auch viele Metropolen weltweit haben sich entsprechende Ziele gesetzt, wobei die Zieljahre variieren und generell zwischen 2030 und 2050 liegen.

Diese Ziele sind jedoch nicht immer mit konkreten CO₂-Reduktionszielen für die kommunale Verkehrs- und Stadtentwicklung hinterlegt, auch weil der notwendige oder erwartete absolute Beitrag einzelner Kommunen oder Metropolen zu nationalen Zielen oft nicht eindeutig definiert ist. Das Fehlen solcher absoluten Reduktions- und überprüfbarer Zwischenziele verhindert jedoch eine möglichst aktuelle Bilanzierung von Strategien und Maßnahmen auf allen Ebenen – von der städtischen Ebene bis hin zur Evaluierung einzelner Projekte. Dies wiederum erschwert es erheblich festzustellen, ob entsprechende Entwicklungen zielkonform verlaufen oder ob ein Nachsteuern erforderlich ist. Auch angesichts der jüngsten Veröffentlichungen des Weltklimarats⁷ sind hier eine angemessene nationale wie kommunale Rahmensetzung und auch Informationstiefe dringend erforderlich.

Resilienz in der Stadt- und Mobilitätsentwicklung

Resilienz – also die Widerstands- und Lernfähigkeit von Städten – ist zwar kein neues Thema in der

Stadtplanung, hat aber durch die weitere Verschärfung des Klimawandels sowie die Covid-19-Pandemie verstärkte Konjunktur erfahren. Klima- und Pandemieresilienz bedeuten in der Schnittmenge aus Stadt- und Mobilitätsplanung beispielsweise Maßnahmen gegen Überhitzung wie öffentliche Wasser-, Grün- und Verschattungsflächen. Im nur endlich verfügbaren Stadtraum kann hierbei die Umverteilung bestehender Verkehrsflächen eine Rolle spielen, durch die außerdem auch eine erhöhte Nachfrage nach nichtmotorisierter Mobilität befriedigt werden kann. Gleichzeitig können eine verbesserte Verfügbarkeit und Qualität öffentlicher Begegnungs- und Erholungsflächen in fußläufiger Entfernung wichtige soziale Funktionen erfüllen – unabhängig von, aber insbesondere auch während einer pandemischen Situation.

Und während im Laufe der Pandemie der motorisierte Individualverkehr einen steigenden Anteil an den zurückgelegten Wegen hatte, ist er in absoluten Zahlen zugleich vielerorts deutlich zurückgegangen. Neben allgemeinen Lockdowns hatte die Verlagerung von Arbeit ins Homeoffice und von Präsenzterminen auf digitale Plattformen an dieser Entwicklung einen wichtigen Anteil.

Die soziale Stadt der Zukunft sollte diese Erfahrungen im planerischen Gedächtnis behalten, um sie bestmöglich für die Transformation im Sinne eines Paradigmenwechsels zu nutzen.

Verlagern und Verringern

Der aktuelle Verkehrswendediskurs im Bereich Stadtverkehr orientiert sich hauptsächlich an der Verlagerung von Verkehren weg vom klassischen motorisierten Individualverkehr (MIV) mit Verbrennungsmotor hin zum erweiterten Umweltverbund⁸, in Fahrzeuge mit (teil)elektrischen Antrieben und in autonome Gefäße. Je nach Perspektive werden diese Optionen ergänzend oder auch konkurrierend

5. Übereinkommen von Paris, UN-Referenz: C.N.92.2016.TREATIES-XXVII.7.d.

6. Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.8.2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist.

7. Bzw. IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change): Sechster IPCC-Sachstandsbericht (AR6), 2021–2022. Arbeitsgruppe III: Minderung des Klimawandels, 4.4.2022.

8. Fuß- und Radverkehr sowie ÖV ergänzt um Sharing-Angebote wie Teilräder, Teilautos oder Shuttledienste.

erörtert. Jenseits dieses Fokus auf Modal Shift ist die Verkehrsverringerung oder -vermeidung jedoch ein weiterhin unterbelichteter Aspekt der Verkehrswende. In der 15-Minuten-Stadt ist dieser Gedanke zwar bereits angelegt: Durch nah gelegene Alltagsziele sollen die insgesamt zurückgelegten Distanzen, also die Verkehrsleistung, in Städten sinken. Auch im Rahmen der durch die Coronapandemie ausgelösten Homeoffice-Diskussion (siehe oben) geht es unter anderem um das Vermeiden von Wegen. Das Ziel der Verkehrsverringerung bietet aber einen Hebel, der aufgrund seiner möglichen Wirksamkeit eine größere Bedeutung im Transformationsdiskurs und -handeln verdient.

Flächengerechtigkeit

Besonders in Metropolen besteht ein Ungleichgewicht im Anteil der Verkehrsträger an den zurückgelegten Wegen und den dafür vorhandenen Verkehrsflächen. So steht für den MIV in der Regel deutlich mehr öffentlicher Raum zur Verfügung als seinem Anteil am Modal Split gerecht würde – insbesondere, wenn man sowohl den Platz für fließenden als auch ruhenden Verkehr betrachtet. Beim Umweltverbund ist dieses Verhältnis häufig umgekehrt: Hier gibt es deutlich weniger Fläche, als angemessen wäre – und zwar sowohl in Bezug auf den existierenden Modal Split als auch, noch wesentlich ausgeprägter, hinsichtlich einer gewünschten Verlagerung der Verkehrsträgeranteile.

Unter dem Stichwort „Flächengerechtigkeit“ wird eine zukunftsorientiertere Verteilung von Verkehrsflächen verhandelt. Im Zuge der Coronapandemie hat das Ausweisen von Pop-up-Radwegen in vielen Metropolen auch zumindest an manchen Straßen kurzfristig eine Änderung in der Flächenverteilung bewirkt. Für die deutliche Ausweitung eines attraktiven, zuverlässigen (straßengebundenen) ÖV, verbesserte Sicherheit, Erreichbarkeit und Barrierefreiheit im Fuß- und Radverkehr sowie die qualitative Aufwertung öffentlicher Räume müsste jedoch eine noch wesentlich deutlichere Umverteilung von begrenzt verfügbaren urbanen Verkehrsflächen stattfinden.

Citylogistik

Im Diskurs oft vernachlässigt ist die Rolle einer gut funktionierenden Citylogistik für eine sozialökolo-

gische Stadt- und Mobilitätsentwicklung. Sowohl Paketdienstleistungen als auch Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung nutzen generell dieselben Flächen wie der Personenverkehr und es entstehen zunehmend Konkurrenzsituationen. Zugleich müssen diese logistischen Dienstleistungen auch im Rahmen einer systemischen Transformation weiter ermöglicht werden.

Zentrale Elemente von Citylogistik-Konzepten sind: eine deutliche Rahmensetzung für die Verlagerung auf (teil-)elektrifizierte Fahrzeuge, die Reduktion von Leerfahrten bzw. optimierte Auslastung von Fahrzeugen durch die Bündelung von Fahrten (auch zwischen Marktakteuren), die Verlagerung der letzten Meile auf Lastenräder oder andere kleine Gefäße (gerade für Lieferungen kleiner Los- bzw. Paketgrößen) sowie die zuverlässige Verfügbarkeit von Ladezonen.

Mobilitätsdaten

Wie in den Fallstudien erwähnt, können sowohl verschiedene Instrumente im Bereich Digitalisierung als auch aktuelle Daten zum Verkehrsgeschehen Qualität und Effizienz der Verkehrssteuerung deutlich verbessern. Für die Planung und Wirkungsüberprüfung im Bereich Verkehr- und Stadtentwicklung werden zudem verlässliche und möglichst aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten benötigt. Diese sind jedoch zu oft nicht rezent, liegen nicht in hinreichender Qualität vor oder sind untereinander nicht vergleichbar. So wird in Metropolen häufig auf einer Zahlenbasis geplant und evaluiert, die um viele Jahre veraltet ist.

Es bedarf somit unter anderem wirksamerer Strategien, um digitale Bewegungsdaten aus öffentlichen wie privaten Quellen sinnvoll zu integrieren und auszuwerten und die Datenbasis, die auch Kontext und Hintergründe von Mobilitätsverhalten abbildet, möglichst aktuell zu halten. Im Grundsatz ist zumindest die Datenverfügbarkeit in Bezug auf aktuelles Verkehrsgeschehen weniger eine technische als eine regulative und organisatorische Herausforderung.

Vision Zero

Der Begriff „Vision Zero“ beschreibt das Ziel, Verkehrsunfälle mit Todesfolge und Schwerverletzten auf null zu reduzieren. Das Set an Maßnahmen ist hier breit und reicht von planerischen (z. B. Umgestaltung

der Straßenräume) über regulatorische (z. B. deutliche Geschwindigkeitsbegrenzungen) bis hin zu technologischen Lösungen (z. B. verbesserte Fahrzeugsensorik).

Die Vision Zero eignet sich als integratives und konsensfähiges Zielbild einer sozialökologischen Stadt- und Mobilitätsentwicklung, unter dem sich ein großer Teil der hier diskutierten Handlungsfelder vereinigen lässt. Bei einer konsequenten Orientierung auf dieses Ziel verschiebt sich der Modal Split in Richtung Umweltverbund, lokale sowie Klimaemissionen sinken, die Qualität öffentlicher Räume steigt und die Nutzbarkeit des Straßenraums für alle Menschen wird verbessert.

Anhang 2 – Ergänzende Lektüre

Die folgende Liste stellt Lektürevorschläge seitens der Autor_innen dieser Studie dar. Angesichts der höchst umfangreichen Literatur in diesem Themenfeld erheben wir selbstverständlich keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Auch implizieren wir keine Bewertung von Texten, die an dieser Stelle nicht genannt werden.

- Abteilung I.3 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“ 2017: **Die Stadt für Morgen: Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt**, Umweltbundesamt, Dessau-Rosslau, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20170505_stadt_von_morgen_2_aufgabe_web.pdf (2.3.2020).
- Agora Verkehrswende 2019: **Neue Wege in die Verkehrswende: Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change**, Berlin, https://www.stiftung-mercator.de/content/uploads/2020/12/21_Neue-Wege-in-der-Verkehrswende_Agora-Verkehrswende_WEB.pdf (7.6.2022).
- Agora Verkehrswende 2020: **Lieferrn ohne Lasten: Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können**, Berlin, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Staedtischer-Gueterverkehr/Agora-Verkehrswende_Lieferrn-ohne-Lasten_1-1.pdf (7.6.2022).
- Bieler, Cuno; Sutter, Daniel 2019: **Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland: Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017**, Allianz pro Schiene e.V., Zürich, www.allianz-proschiene.de/wp-content/uploads/2019/08/190826-infras-studie-externe-kosten-verkehr.pdf (22.6.2021).
- Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende 2021: **Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können**, AWO Bundesverband e. V., Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V., Deutscher Gewerkschaftsbund, Evangelische Kirche in Deutschland, IG Metall, Naturschutzbund Deutschland e. V., Sozialverband Deutschland e. V., Sozialverband VdK Deutschland e. V.; ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft; Verkehrsclub Deutschland e. V., Berlin, www.vdk.de/deutschland/download/globalmime/274/B%3%BCndnis+sozialvertr%C3%A4gliche+Mobilit%C3%A4tswende_Brosch%C3%BCre.pdf (17.3.2022).
- Bürgerrat Klima 2021: **Empfehlungen für die deutsche Klimapolitik: Ein Bürgergutachten von 160 zufällig ausgelosten Menschen aus ganz Deutschland**, Erarbeitet in 12 Sitzungen. Beraten von Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft, BürgerBegehren Klimaschutz e. V., Berlin, www.buergerrat-klima.de/content/pdfs/BK_210922_Gutachten_Digital_SMALL.pdf (27.10.2021).
- Deutscher Städtetag 2018: **Nachhaltige städtische Mobilität für alle: Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht**, Positionspapier des Deutschen Städtetages, Berlin; Köln, www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Positionspapiere/Archiv/nachhaltige-staedtische-mobilitaet-2018.pdf (14.2.2022).
- Eichendorf, Walter 2021: **Vision Zero: Klarer Auftrag an die nächste Bundesregierung: Eine Stellungnahme von DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf**, in: DVR Report (2), S.13-14, https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/dvr-report/DVR-report_2021-02.pdf (24.4.2022).
- European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport 2020: **Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“: EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030**, Publications Office, Brüssel, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/80948> (6.6.2022).
- Hennicke, Peter; Koska, Thorsten; Rasch, Jana; Reutter, Oscar; Seifried, Dieter 2021: **Nachhaltige Mobilität für alle: Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit**, München, www.oekom.de/buch/nachhaltige-mobilitaet-fuer-alle-9783962382797 (14.2.2022).
- Köfler, Helena; Lotze, Bjarne; Gröger, Lea; Henkel, Simon; Seitz, Philip; Waßmer, René; Zuhse, Heike et al. 2019: **Intelligent mobil im Wohnquartier: Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen**, Verkehrsclub Deutschland e. V., Deutscher Mieterbund e. V., Öko-Institut e. V., Berlin, https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikations-

datenbank/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf (9.8.2021).

- Rammler, Stephan; Thomas, Dirk; Uhl, André; Beer, Felix 2021: **Resiliente Mobilität: Ansätze für ein krisenfestes und soziales Verkehrssystem**, FES diskurs, Friedrich-Ebert-Stiftung, Berlin, <http://library.fes.de/pdf-files/a-p-b/18367.pdf> (10.11.2021).
- Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: **Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa: Umweltgutachten 2020**, Berlin, www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Entschlossene_Umweltpolitik.pdf?__blob=publicationFile&v=18 (14.5.2020).

Über die Autor_innen

René Bormann leitet das Büro der Friedrich-Ebert-Stiftung Shanghai.

Dr. Philine Gaffron forscht und lehrt am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg.

Dr. Ingo Kucz ist Geschäftsführer der Strategie- und Design-Beratung White Octopus GmbH.

Unter Mitarbeit von

Marvin Müller, Friedrich-Ebert-Stiftung

Sascha Naji, White Octopus GmbH

Über die Studie

Die vorliegende Studie fasst Ergebnisse FES-interner Case Studies für die Städte Shanghai, Seoul, Paris und Hamburg zusammen.

Autor_innen der zugrunde liegenden Städtestudien

Johnny Cho, ARUP, Mitarbeit: Gereon Uerz, Franziska Turber und Matthias Wechsler, ARUP – Seoul
Dr. Charlotte Halpern, Sciences Po, CEE, CNRS, Paris, Mitarbeit: Dr. Alvaro Artigas, ass. Sciences Po, CEE –Paris
Dr. Philine Gaffron, TU Hamburg – Hamburg
Zoey Song, ARUP, Mitarbeit: Gereon Uerz, Franziska Turber und Matthias Wechsler, ARUP – Shanghai

Wir möchten den folgenden Personen für ihre wertvollen Diskussionsbeiträge zur Entstehung dieses Papiers danken:

Werner Faber, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Prof. Dr. Helmut Holzapfel, Universität Kassel

Mathias Stein, MdB

Martin Stuber, Deutscher Gewerkschaftsbund

Impressum

© 2022 Friedrich-Ebert-Stiftung Shanghai
Real Tower, 7th Floor, 705
1325 Huaihai Zhong Lu
200031 Shanghai, PR China

Verantwortlich:

René Bormann | Büroleiter

Marvin Müller | Projektmanager

T +86-21-6431 0026 | F + 86-21-6431 0069

<http://www.fes-china.org>

Zur Bestellung dieser Publikation:

info@fes-shanghai.org

Die in dieser Veröffentlichung geäußerten Ansichten spiegeln nicht explizit die der Friedrich-Ebert-Stiftung wider.

Jegliche kommerzielle Nutzung von Materialien, die von der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) veröffentlicht wurden, ist ohne schriftliche Einwilligung der FES untersagt. Publikationen der FES dürfen nicht für Wahlkampfw Zwecke verwendet werden.

Coverbild: Image from istockphoto / PARK HYOCHEOL

Die Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) ist die älteste politische Stiftung in Deutschland. Benannt ist sie nach Friedrich Ebert, dem ersten demokratisch gewählten Präsidenten Deutschlands.

Seit über 30 Jahren unterstützt das Repräsentanzbüro Shanghai seine chinesischen Partner_innen darin, gegenseitiges Verständnis und Vertrauen zu stärken, China aktiv bei seinen Reformmaßnahmen und seiner Öffnung zu unterstützen, Erfahrungen mit den jeweiligen Entwicklungswegen auszutauschen, um voneinander zu lernen und in offenem Dialog Antworten darauf zu finden, wie sich die wichtigsten Entwicklungsherausforderungen für China und Deutschland im 21. Jahrhundert angehen lassen.