

Nachhaltige Mobilität

an Hochschulen



Impressum

Herausgeber:

netzwerk n, VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.

netzwerk n e.V.
c/o Thinkfarm e.V.
Oberlandstraße 25-36
12099 Berlin

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58
10179 Berlin

Redaktion & Koordination: Kim Villinger, Paul Weisser

Lektorat: Michael Flohr (nachhaltigkeit-politik-kultur.de), Gesine Wilbrandt

Illustrationen: Lukas Rosen (elrosen.com, elrosenillustration@web.de)

Layout: Michael Flohr, Lukas Rosen

1. Auflage: 800 Stück, November 2020, 100% Recycling-Papier (Blauer Engel), alkoholfreier Druck, Biofarben, Verzicht auf umweltbelastende UV-Strahlung bei der Farbtrocknung

Druckerei: hinkelsteindruck, Lausitzer Platz 15, 10997 Berlin | u.a. Ökostrombezug, nachhaltiges Entsorgungskonzept

Disclaimer

Diese Publikation wurde mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative und des Bundesministeriums für Bildung und Forschung erstellt. Für den Inhalt der Publikation sind ausschließlich die Herausgeber verantwortlich.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Nachhaltige Mobilität

an Hochschulen

Vorworte

Bundesministerin für Bildung und Forschung

Die Mobilität der Zukunft – mit vielen guten Ideen zeigen die Studierenden von *netzwerk n*, wie sie praktisch aussehen kann. Die Ideen dieser Broschüre werden wichtige Impulse setzen für eine nachhaltige Mobilität an Hochschulen. Aber nicht nur da – auch für Städte und Kommunen auf dem Land sind die Ansätze spannend. Und vielleicht werden sie bald schon Wirklichkeit: In 50 „Mobilitätswerkstätten“ fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) die Wende hin zu einer nachhaltigen Mobilität. In diesen 50 deutschen Städten entwickeln Mobilitäts-Managerinnen und -Manager gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern vielversprechende Konzepte für die Mobilität der Zukunft.

Die Mobilität der Zukunft soll schnell klimaneutral, ressourcenschonend und platzsparend werden. Und unsere Gesundheit vor Lärm und Schadstoffen schützen. Dafür brauchen wir die Wissenschaft. In acht BMBF-„MobilitätsZukunftsLaboren“ entwickeln Forscherinnen und Forscher Blaupausen für die Mobilitätswende. Außerdem fördern wir die Entwicklung neuer Batterien, neuer Antriebe und die Erforschung von Grünem Wasserstoff.

Die Vordenkerinnen und Vordenker für diese Themen arbeiten oft an den Hochschulen. Dort nutzen sie die Experimentierräume. Sie probieren neue Ideen für eine nachhaltige Mobilität aus. Die Lern- und Lehrorte sind immer in das gesellschaftliche Umfeld eingebettet. So regen sie zukunftsweisende Lösungen in der Breite an.

Das BMBF unterstützt mit der Initiative „Nachhaltigkeit in der Wissenschaft – Sustainability in Science Initiative“ das Nachhaltigkeits-Engagement von Hochschulen seit vielen Jahren. Die Studierenden sind dabei wichtige Partner für uns. Mit ihrer einzigartigen Kombination aus Begeisterung, Ideenreichtum und frisch erlerntem Fachwissen sind sie die Katalysatoren des Wandels. Das zeigen die Beispiele dieser Broschüre eindrucksvoll.

Ich wünsche Ihnen allen viel Erfolg beim Ausprobieren und Weiterentwickeln!



Anja Karliczek

Mitglied des Deutschen Bundestages
Bundesministerin für Bildung und Forschung



Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Sie ist in vielen Fällen Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben. Wir fahren zur Schule, Ausbildungsstätte, Universität oder Arbeit. Wir fahren zum Einkaufen, zum Sportverein, ins Kino oder Theater. Wir besuchen unsere Familien innerhalb Deutschlands und reisen zu Freunden in anderen Teilen der Welt. Wir sind mobil und wollen das auch in Zukunft bleiben. Gleichzeitig wollen wir aber auch, dass unsere Städte, unser Land, die Welt insgesamt lebenswert bleiben.

Deshalb muss unsere Mobilität vom CO₂-Ausstoß entkoppelt werden. Gerade der Verkehr hängt beim Klimaschutz noch weit hinterher. Trotz technischer Effizienzsteigerungen ist sein CO₂-Ausstoß nahezu unverändert viel zu hoch. Aber es gibt sie schon, die vielen guten Ansätze. Unsere Mobilität kann umwelt- und klimafreundlich gestaltet werden.

Mein Ziel ist es, diese Ansätze flächendeckend umzusetzen. Dafür brauchen wir Veränderungen bei Technologien und Infrastruktur, aber auch bei unseren Gewohnheiten. Das sind noch große Herausforderungen. Gleichzeitig bieten sie uns enorme Chancen – für bessere Luft und weniger Lärm, für zukunftsfähige Arbeitsplätze.

Diesen Transformationsprozess zur nachhaltigen Mobilität können wir nur gemeinsam gestalten. Dabei setze ich große Hoffnungen in Hochschulen und die Studierenden. Sie geben wichtige gesellschaftliche Impulse. Sie sind wichtige Multiplika-

torinnen und Multiplikatoren, und sie nutzen und entwickeln neue Mobilitätsoptionen. Daher freue ich mich, dass das Bundesumweltministerium den VCD über die nationale Klimaschutzinitiative (NKI) beim Projekt »DIY. Dein Mobilitätsprojekt« unterstützt. Es geht darum, gemeinsam mit Studierenden umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsprojekte zu entwickeln, innovativen und klugen Ansätzen eine Plattform zu bieten. Das ist ein wichtiger Beitrag für den notwendigen umwelt- und klimagerechten Umbau unserer Mobilität.

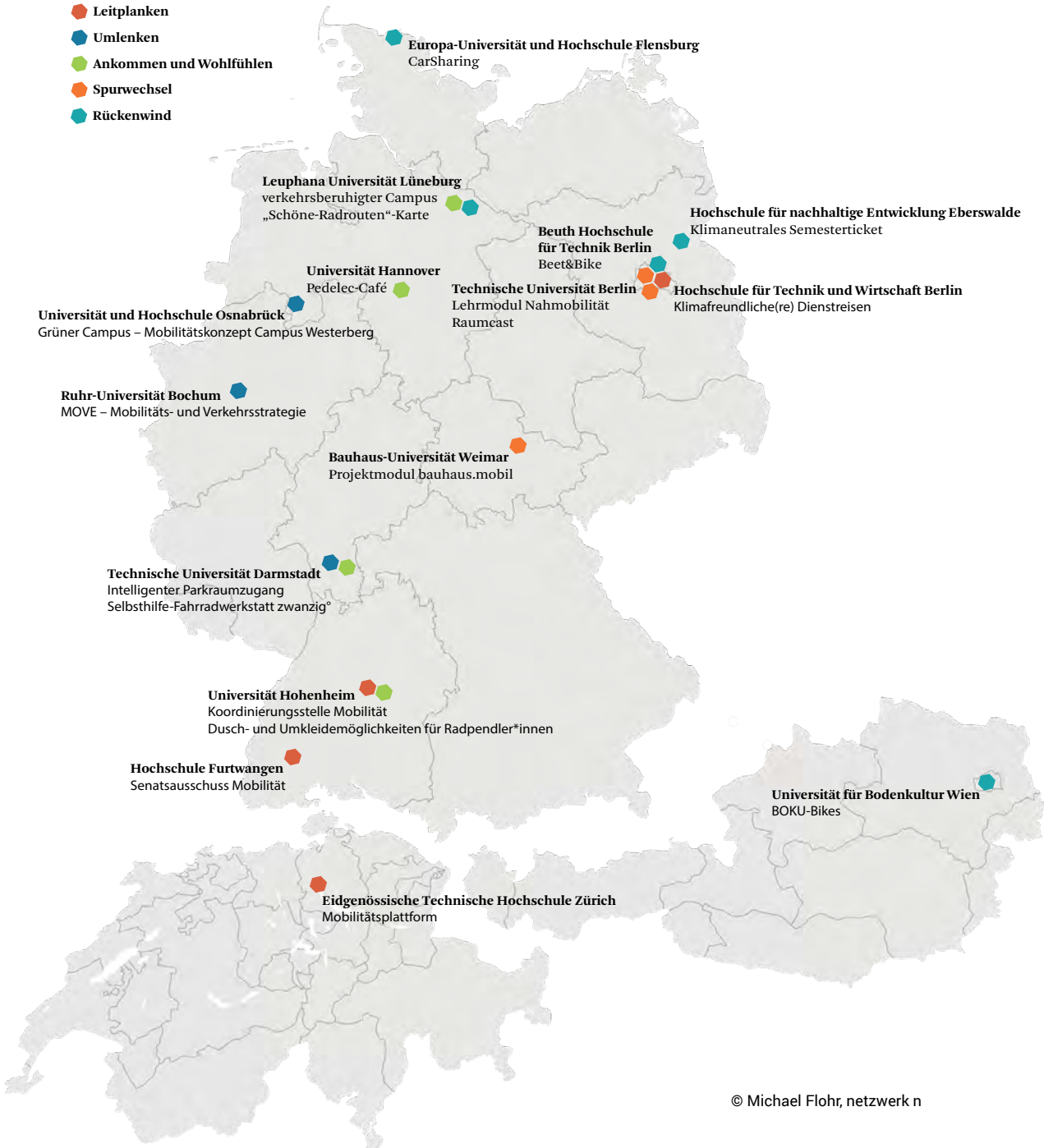


Svenja Schulze

Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit



- Leitplanken
- Umlenken
- Ankommen und Wohlfühlen
- Spurwechsel
- Rückenwind



Inhalt

- 10 Einleitung: Inhalt, Rahmung und Zielrichtung | netzwerk n, Verkehrsclub Deutschland
- 12 Hochschulen – Stätten der Vergangenheit oder Mobilitätslabore der Zukunft? | Prof. Dr. Andreas Knie
- 14 Darum engagiere ich mich! Kurz gefragt bei Bjarne und Henning

Leitplanken

- 16 Universität Hohenheim: Koordinierungsstelle Mobilität
- 20 Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin: Klimafreundliche(re) Dienstreisen
- 24 Hochschule Furtwangen: Senatsausschuss Mobilität
- 28 Eidgenössische Technische Hochschule Zürich: Mobilitätsplattform

Umlenken

- 32 Mobilitätsmanagement an Hochschulen | Prof. Dr. Ulrike Reutter, Katharina Schmitt
- 34 Ruhr-Universität Bochum: MOVE – Mobilitäts- und Verkehrsstrategie
- 38 Technische Universität Darmstadt: Intelligenter Parkraumzugang
- 42 Universität und Hochschule Osnabrück: Grüner Campus – Mobilitätskonzept Campus Westerberg

Ankommen und Wohlfühlen

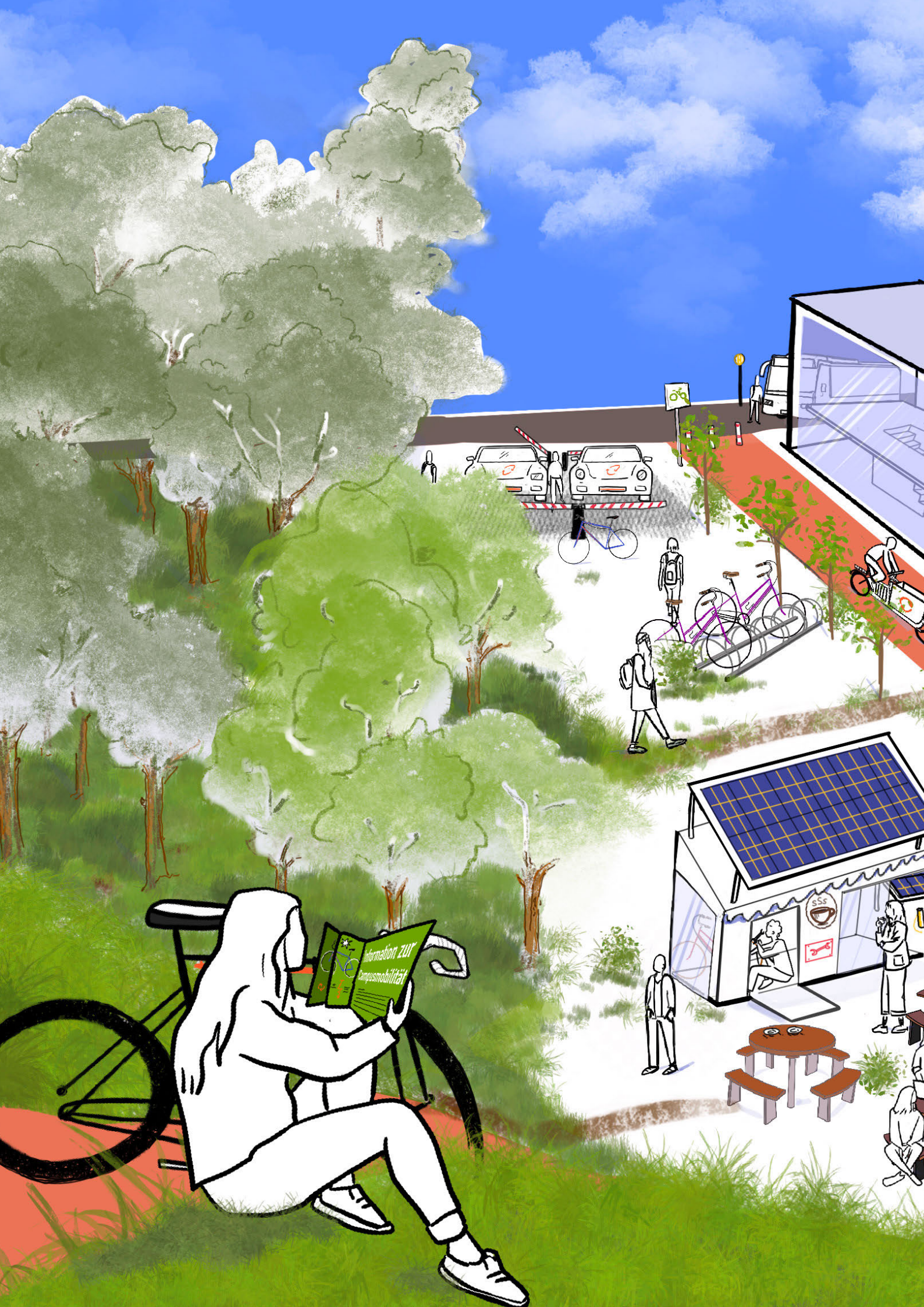
- 46 In was für einer Hochschule möchten wir leben | Davide Brocchi
- 49 Darum engagiere ich mich! Kurz gefragt bei Jonathan
- 50 Leuphana Universität Lüneburg: verkehrsberuhigter Campus
- 54 Universität Hohenheim: Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für Radpendler*innen
- 58 Universität Hannover: Pedelec-Café
- 62 Technische Universität Darmstadt: zwanzig° – Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt

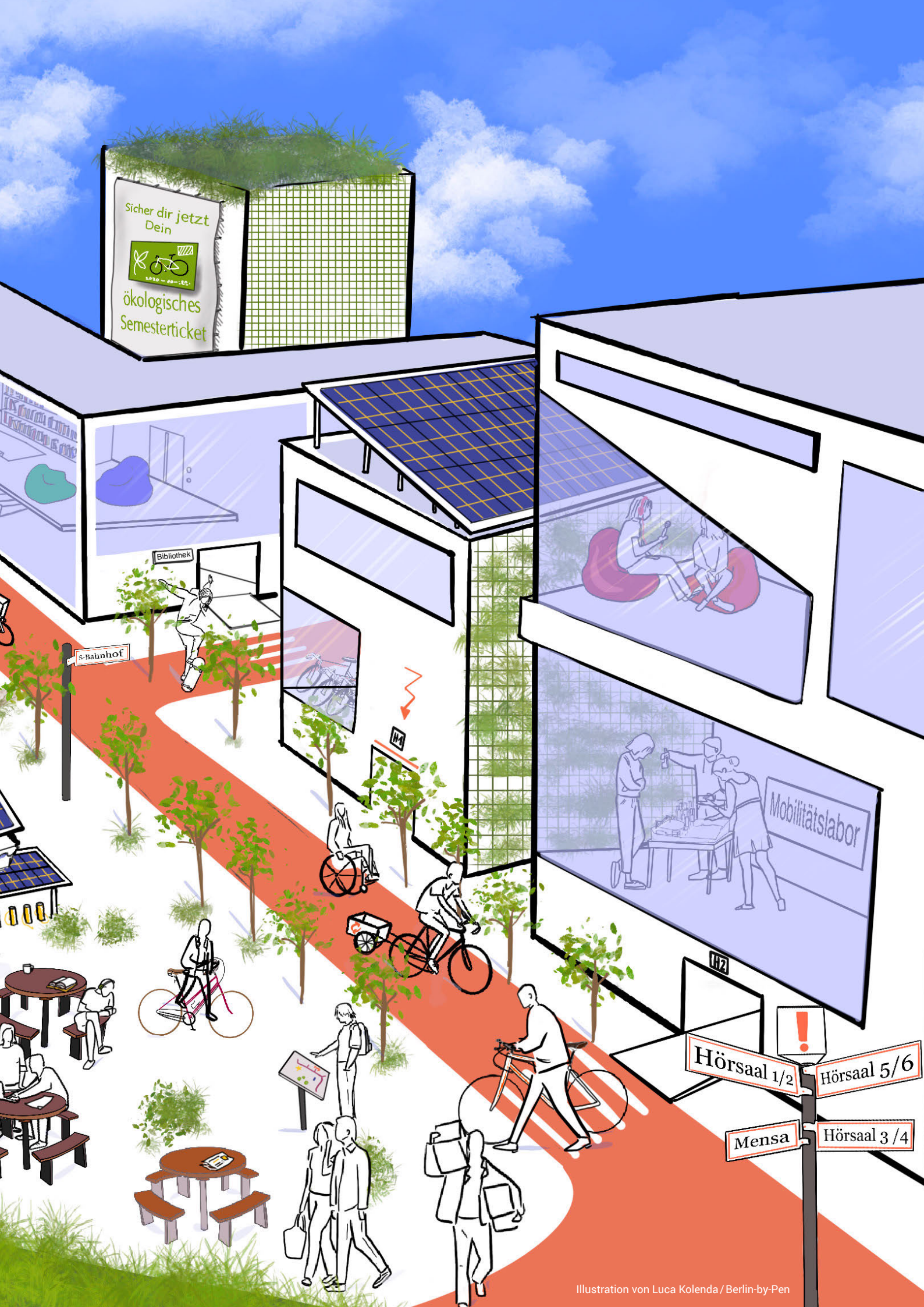
Spurwechsel

- 66 (Mehr) Interdisziplinäre Lehre für die Mobilitätswende – ein Kurzplädoyer | Dr. Philine Gaffron
- 68 Technische Universität Berlin: Lehrmodul Nahmobilität
- 72 Bauhaus-Universität Weimar: Projektmodul bauhaus.mobil
- 76 Technische Universität Berlin: Raumcast – Podcast zum öffentlichen Raum

Rückenwind

- 80 Beuth Hochschule für Technik Berlin: Beet&Bike – ein studentisches Lastenrad für den Kiez
- 84 Leuphana Universität Lüneburg: „Schöne-Radrouten“-Karte zur Universität
- 88 Universität für Bodenkultur Wien: BOKU-Bikes
- 92 Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde: Klimaneutrales Semesterticket
- 96 Europa-Universität und Hochschule Flensburg: CarSharing am Campus Flensburg
- 100 Kurzvorstellung netzwerk n e.V.
- 102 Kurzvorstellung Verkehrsclub Deutschland e.V. und »DIY. Dein Mobilitätsprojekt«





Sicher dir jetzt
Dein
ökologisches
Semesterticket

Bibliothek

s-Bahnhof

Mobilitätslabor

Hörsaal 1/2

Hörsaal 5/6

Mensa

Hörsaal 3/4

Einleitung

Inhalt, Rahmung und Zielrichtung

von Kim Villinger (VCD) und Paul Weisser (netzwerk n)

Hochschulen schaffen seit jeher Räume des kritischen Hinterfragens und gelten als Innovationslabore und Katalysatoren für zukunftsfähige Lebensweisen. Mit diesem Selbstverständnis geht eine hohe gesellschaftliche Verantwortung hinsichtlich einer zukunftsfähigen Ausgestaltung unserer (westlichen) Lebensführung einher. Nicht erst seit dem Aufkommen der *Fridays for Future*- und der daran anknüpfenden *Scientists for Future*-Bewegung lässt sich ein zunehmender Anspruch der Mitsprache und Mitgestaltung von hochschulischen Akteur*innen in der (politischen) Nachhaltigkeitsdebatte erkennen. Ein Blick in den vor Kurzem erschienenen Klimaschutzbericht 2019 der Bundesregierung zeichnet ein durchwachsendes Bild und betont die Bedeutung einer zukunftsorientierten Auseinandersetzung speziell im Sektor Verkehr. In den Bereichen Energiewirtschaft, Land- und Abfallwirtschaft oder dem Gebäudesektor gelang es, die Emissionszahlen zu reduzieren. Lediglich im Verkehrssektor lässt die notwendige Kehrtwende weiter auf sich warten und die damit verbundenen steigenden CO₂-Emissionen, Lärm- und Schadstoffbelastungen werden in Kauf genommen.

Als Orte der Bildung und Forschung sind Hochschulen für über 700.000 Professor*innen, Dozent*innen, Mitarbeiter*innen und Assistenzkräfte Wirkungsstätten ihrer alltäglichen Arbeit, Forschung und Lehre. Gemeinsam mit den 2,9 Mio. Studierenden, die neben dem Besuch von Lehrveranstaltungen und Seminaren Zeit in Bibliotheken, Mensen oder im Studierendenwohnheim auf dem Campus verbringen, entsteht im Verlauf eines Semesters ein Netzwerk an täglichen Wegen, die Arbeit, Lehre und Forschung mit Wohnen und Freizeit verbinden. Hinzu kommen zahlreiche Wege des Liefer- und Dienstverkehrs sowie die Anreise zu diversen Veranstaltungen. All diese Wege müssen bewältigt werden. Verkehr und Mobilität hat an Hochschulen daher eine zentrale Bedeutung.

Die Frage, wie eine Transformation unserer Mobilität gelingen kann, wird immer drängender. Die Dominanz des Autos im Straßenverkehr führt nicht nur zum Stillstand der Autofahrer*innen selbst – durch Stau und Parkplatzsuche –, sondern belas-

tet auch unsere Umwelt, das Klima und damit uns alle. Bestehende Gewohnheiten, das eigene Auto als Statussymbol und die Verheißung, individuell und unabhängig unterwegs sein zu können, erschwerten in der Vergangenheit die Etablierung nachhaltiger Lösungsversuche. Bezogen auf den Wissenschaftsbetrieb machen dienstliche Flugreisen einen wesentlichen Teil der hochschuleigenen CO₂-Bilanzen – so sie denn bislang überhaupt erhoben werden – aus.¹ Doch seit einigen Jahren bröckelt die Vorherrschaft des Autos und die Stellung von Flugreisen als Indikator einer erfolgreichen Karriere im Wissenschaftsbetrieb.² Waren es zu Beginn noch Einzelpersonen, studentische Gruppen oder Verbände, ist der Wunsch nach Alternativen zu Flugreisen und der Unabhängigkeit vom eigenen Auto in der Mitte der Gesellschaft angekommen.

Immer mehr Hochschulen erkennen ihre gesellschaftliche Vorbild- und Gestaltungsfunktion an und handeln entsprechend der selbst hervorgebrachten Erkenntnisse – auch in puncto Mobilität. Als ein Ausdruck dessen verstehen wir die weit über 50 Einreichungen, die uns auf den Call for Participation erreichten. Die Resonanz zeigt, dass diese Veröffentlichung einen Nerv trifft. In jüngster Vergangenheit lässt sich ein wachsendes Engagement hinsichtlich der nachhaltigen Ausgestaltung des Mobilitätsverhaltens der Hochschulakteure beobachten.³ Diesen Schwung und Gestaltungswillen gilt es zu nutzen und mithilfe erfolgreicher Beispiele zu festigen und in der Breite zu etablieren. Hier setzt diese Broschüre an: Erfolgserlebnisse von Projek-

- 1 Beispielsweise verursachen dienstliche Flugreisen nahezu die Hälfte der gesamten Treibhausgasemissionen der ETH Zürich [vgl. Sustainability Report 2017/2018, ETH Zürich].
- 2 Eine treibende Kraft zur Reduktion von dienstlichen Flugreisen an Hochschulen ist die schwedische Professorin Kim Nicholas, die auf ihrem Blog fortlaufend Forschungsergebnisse und Publikationen bereitstellt [kimnicholas.com]. Das Netzwerk „Roundtable of Sustainable Academic Travel“ entwickelt sich ausgehend von Irland seit 2018 und umfasst weltweit mittlerweile mehr als 100 Institutionen [businessstravelroundtable.ac].
- 3 Im Sommer 2018 wurde die Selbstverpflichtung „Unter 1000 mach ich's nicht“ von der Initiative *Scientists for Future* gegründet. Mittlerweile haben sich über 4.000 Wissenschaftler*innen aus Deutschland dazu bekannt, für Strecken unter 1.000 km generell auf Flugreisen zu verzichten [Stand Okt. 2020, siehe unter 1000.scientists4future.org]. Bezogen auf den Hochschulbetrieb forderte auch die Mitgliederversammlung der Hochschulrektorenkonferenz im November 2018 eine nachhaltige Ausrichtung der Mobilitätsstrukturen [„Für eine Kultur der Nachhaltigkeit“, HRK 2018].

ten, übertragbare Ansätze sowie etablierte Strukturen nachhaltiger Mobilität und der Weg dorthin werden systematisch und nahbar aufbereitet. Hierdurch zeigen wir ganz praktisch Anknüpfungspunkte und Handlungsoptionen für all jene auf, die eine sichere, gesunde und nachhaltige Mobilität an ihrer Hochschule vorantreiben wollen.

Insgesamt 19 Projekte stellen wir in dieser Broschüre vor und lassen diese über ihre Ziele, Herausforderungen und Erfolge berichten. Dabei zeigt sich, wie unterschiedlich die Herangehensweisen sind. Außerdem wird deutlich: Jede Hochschule – egal ob klein oder groß, in der Stadt oder auf dem Land – kann ein Teil der Mobilitätswende sein! Begleitet werden die Porträts von Stimmen aus Wissenschaft und Lehre sowie durch Erkenntnisse von engagierten Studierenden. Die 19 Beispiele haben wir in fünf Themenkapitel gegliedert, die einem imaginären Weg über den Campus einer typischen Hochschule entsprechen.

Hochschulen als verkehrsverursachende Arbeitgeberinnen wirken durch Anreize und Einschränkungen auf das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten und der Studierenden. Beginnend mit den rahmengebenden „Leitplanken“ (Kapitel 1) schaffen Ausschüsse, Gremien und Plattformen grundlegende Voraussetzungen für eine gesamtinstitutionelle Verankerung von nachhaltiger Mobilität an Hochschulen. Einige wenige Hochschulen werden durch Mobilitätsbeauftragte bzw. Koordinierungsstellen der Vielschichtigkeit und Tragweite von Mobilitätsfragen gerecht und verankern die Thematik dauerhaft in den universitären Lenk- und Entscheidungsstrukturen. Als eine Pionierin diesbezüglich findet sich die Mobilitätsplattform der ETH Zürich (S. 28) in diesem Kapitel. Die Stabstelle ist auf der universitären Leitungsebene angesiedelt, verfolgt eine verbindliche Zielsetzung, steuert die entsprechenden Maßnahmen und evaluiert regelmäßig deren Wirkung bzw. Erfüllung.

Unter dem Stichwort „Umlenken“ (Kapitel 2) treffen wir auf ein ganzheitliches Mobilitätskonzept und maßgebende Infrastrukturänderungen, die unsere Anreise auf nachhaltigere Bahnen lenken. Dass Hochschulen hierbei unmittelbar in die Verkehrsstrukturen ihrer Umgebung hineinwirken können, zeigt z.B. das gemeinsame Mobilitätskonzept der Universität und Hochschule Osnabrück (S. 42).

Nach einer gelungenen Anfahrt betreten wir nun zum ersten Mal den Campus. Egal mit welchem Verkehrsmittel wir angereist sind: „Ankommen und Wohlfühlen“ (Kapitel 3) wird hier großgeschrieben. Ansprechend gestaltet und als verkehrsberuhigter Bereich angelegt, hat sich durch bauliche Maßnahmen und entsprechender Verkehrslenkung die Aufenthaltsqualität auf dem Campus der Leuphana Universität merklich erhöht (S. 50). An der Universität Hohenheim wurde die Zugänglichkeit der bereits vielfach bestehenden Dusch- und Umklei-

demöglichkeit für Radfahrende geschaffen (S. 54). Studentische Selbsthilfefahrradwerkstätten dürften sich an einigen Hochschulstandorten finden. Die TU Darmstadt bietet darüber hinaus an dieser Stelle Seminare und Workshops an (S. 62), die Universität Hannover kombiniert Werkstatträume mit einem Café und einem Pedelec-Verleih (S. 58).

Kurz auf den Campusplan geschaut, geht es weiter zur ersten Lehrveranstaltung. Dabei stellen wir fest: Ein deutlicher „Spurwechsel“ (Kapitel 4) hat stattgefunden: Neue Medien wie Podcasts (S. 76) und interdisziplinäre Lehre an der TU Berlin (S. 68) als Kontrast zur klassischen Verkehrsplanung zeigen wegweisende Ansätze für eine zukunftsfähige Mobilitätslehre.

Gefüllt mit neuem Wissen und Ideen möchten wir abschließend im Grünen ausspannen und den „Rückenwind“ (Kapitel 5) spüren. Die Etablierung einer „Schönen Radroute“ an der Leuphana Universität Lüneburg (S. 84) zeigt Pendler*innen per interaktiver Karte die Reisequalität per Rad zur Hochschule auf. Die Universität für Bodenkultur Wien macht deutlich, wie eine Hochschule durch einen vergünstigten Zugang zu hochwertigen Fahrrädern im nachhaltigen Sinne auf das Mobilitätsverhalten der Studierenden und Mitarbeitenden einwirken kann. An der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde wurden die Synergien zwischen Klimaschutz und Mobilität erkannt und durch die Einführung eines klimaneutralen Semestertickets genutzt (S. 92).

Die gesamte Sammlung zeigt eindrücklich: Die Auseinandersetzung mit Mobilität an Hochschulen wird diverser, sie wird politischer und sie fördert Lösungen zutage, die über rein infrastrukturelle Maßnahmen hinausgehen. Noch ist diese Vorstellung in ihrer Gesamtheit nur an wenigen Hochschulen Realität. Wir sind uns aber sicher, dass sich das zukünftig ändern wird. Diese Broschüre soll einen Beitrag dazu leisten, die verschiedenen Akteur*innen an Hochschulen untereinander zu vernetzen, deren Ansätze zu verbreiten und Interessierten Impulse für die Etablierung nachhaltiger Mobilitätsprojekte zu bieten. Als ideengebende und anleitende Handreichung soll sie Ihnen bzw. Euch – d.h. Studierenden, Verwaltungsmitarbeiter*innen, Nachhaltigkeitsbeauftragten und Mobilitätsinteressierten – Mut machen, sich für eine nachhaltigere Mobilität vor Ort einzusetzen.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen und Euch durch die Lektüre Inspiration für neue Ideen, Mut und Motivation, diese umzusetzen, sowie natürlich viel Freude am Ergebnis.

Hochschulen

Stätten der Vergangenheit oder Mobilitätslabore der Zukunft?

von Andreas Knie

Verkehr. Wer hat sich dafür früher interessiert? Nur wenige. Verkehr war einfach „da“ und hat mal besser und mal schlechter funktioniert. Erst Ende der 1990er Jahre dämmerte es, dass die Zahl der zugelassenen Pkws in unkontrollierbare Höhen stieg. Erste Kampagnen des Verkehrs- und Umweltministeriums unter dem markigen Titel „Umsteigen ist cool“ oder der schon aus den 1980er Jahren stammende Slogan „Güter gehören auf die Bahn“ demonstrierten nur die immer ausweglosere Situation einer permanent steigenden Zahl von Autos. Der Platz in den Städten begann knapp zu werden, die Zahl der Staus stieg beständig an. Umweltverbände begannen aktiv zu werden und erste Ideen eines Umsteuerns zu entwickeln: „Vermeiden, verlagern, verbessern“ war lange Jahre das Mantra alternativer Konzepte. Spätestens mit der beginnenden Klimadebatte wurde es dann sozusagen amtlich, dass die Art und Weise, wie Menschen und Güter bewegt werden, nicht nachhaltig ist. In allen gesellschaftlichen Bereichen konnten tatsächlich Treibhausgas-Einsparungen realisiert werden, im Sektor Verkehr sind die Emissionen seit dem Referenzjahr 1990 praktisch gleich hoch und müssten eigentlich, wenn die völkerrechtlich verbindlich unterschriebenen Verträge von Paris ernst genommen werden, bis 2030 um 40 % sinken. Und Ideen, wie Klimagase oder Schadstoffe reduziert werden und mehr Platz für Grün und andere Verkehrsmittel geschaffen werden können, sind sehr, sehr rar.

Im Ergebnis ist die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge bis Ende 2019 beständig um 2 bis 3 % gestiegen. Die Zahl der Fahrgäste in Bussen und Bahnen stagniert dagegen und zwar auf einem sehr niedrigen Niveau. Selbst der Anteil der Regenerativen – beim Strom werden immerhin schon rund 50 % regenerativ erzeugt – liegt im Verkehr bei unter 5 %, mit der Tendenz, noch weiter zu fallen. Wachsen tut dagegen die automobilen Infrastruktur. Jeden Tag wird dazu eine Fläche in der Größe von 70 Fußballfeldern versiegelt. Es wird gebaut, als ob es kein Morgen gäbe; bestes Beispiel ist die A100

in Berlin: mitten durch die Stadt auf der Grundlage eines Planentwurfes von 1958!

Es hat fast den Anschein, als ob die demokratische Gesellschaft fest mit dieser Art von Auto-Verkehr verbunden ist und offenkundig gar nicht ohne sie kann. Das eigene Haus, der eigene Garten und das eigene Auto waren und sind bis heute der Traum vom guten Leben und werden mit allen Mitteln der politischen Kunst unterstützt. Mit dem Auto im Kopf haben wir uns einen entfernungsintensiven und raumgreifenden Lebensstil angeeignet.

Das begann bereits in den 1920er und 1930er Jahren, als weltweit die Stadtplaner*innen damit begannen, die Zukunft der Stadt in der Zerstörung der Stadt zu sehen. Wohnen, Arbeiten und Vergnügen sollten funktional und räumlich auseinandergezogen werden. Licht, Luft, Sonne waren der Claim der Moderne und alles konnte wunderbar mit dem Auto verbunden werden. Mit einer solchen Fahrmaschine im Kopf musste auch keine Rücksicht mehr auf Bahnhöfe oder Schieneninfrastruktur genommen werden. Einfach raus, Bauen und sich niederlassen. Die Zersiedlung der Landschaft ist ein sichtbares Zeichen und die Zahl von fast 800 Autos auf 1.000 Einwohner*innen im ländlichen Raum das zählbare Ergebnis. So ist es bis heute beispielsweise selbst in Berlin noch eine Selbstverständlichkeit, ein Neubaugebiet mit 2.000 bis 3.000 Wohneinheiten ohne einen Bahnanschluss zu planen und es gilt in Deutschland ebenfalls immer noch als völlig selbstverständlich, das eigene Auto einfach auf der Straße abzustellen. In aller Regel sogar ohne zu bezahlen.

Verkehr ist als Ergebnis politischer Entscheidungen aus der Vergangenheit mit überaus mächtigen Folgen für die Zukunft zu verstehen. Planung ist geronnene Vergangenheit und alle Visionen enden spätestens beim Tiefbauamt.

Wie kommen wir da wieder raus? Wer kann Horizonte verschieben und Pferde stehlen – im Sinne von „experimentelle Wege gehen“. Wissenschaft und Forschung wären eine gute Idee, denn das ist die Aufgabe, die den deutschen Steuerzahler*innen durchaus einiges wert ist. Die Zuwendungen

für diesen Sektor sind in den letzten Jahren stark gestiegen und liegen auf Rekordniveau. Alleine das Bundesforschungsministerium gibt mehr als 18 Mrd. € aus und gemeinsam mit den Ländern wird beispielsweise der Pakt für Forschung und Innovationen mit mehreren Milliarden finanziert.

Am Geld mangelt es der deutschen Forschungslandschaft also nicht, aber warum sind bisher keine sichtbaren Akzente im Verkehr erkennbar, die die Umgebung des Labors verlassen haben und gleichsam wirksam werden konnten? Und vor allem: Warum sind die Hochschulstandorte bisher so selten selbst als „Living Labs“ wahrnehmbar, die mit neuen Ideen voranschreiten? Denn immerhin sind das Experimentieren, das Suchen und Tasten im Alltagsgeschäft an Hochschulen legitimierbar – im Unterschied zu einer Kommunalverwaltung.

Forschung ist in Deutschland Teil einer sehr strengen Professionskultur. Der herrschende Stand von Wissenschaft und Technik, also das kanonisierte und legitimierte Wissen, gilt als das Maß der Dinge. Die Fachkolleg*innen und die Peers wachen mit Argusaugen, dass bei allem forscherschen Tun und bei allen Karriereplanungen dieses Wissen als die ausschließliche Referenz genutzt wird. Damit reproduziert das System Stabilität, allerdings auch eine gewisse Pfadabhängigkeit. Zu den bisher wenig diskutierten Paradoxien des deutschen Wissenschaftssystems gehört, dass Neues eigentlich ausgeschlossen ist, gar bedrohlich wirkt.

Und die Orte dieser Forschungen? Die Hochschulen? Inhaltlich sind es in aller Regel Körperschaften des öffentlichen Rechts, immer noch eingezwängt in die Logik der Kameralistik, die Universitäten und Hochschulen zu einer Pflegeaufgabe für Gemeinschaftsgüter macht, aber eben nicht für unternehmerische Dynamik. Diese ist sozusagen formal ausgeschlossen. Für den hier zu bedenkenden Kontext kommt hinzu, dass die Hochschulstandorte – fast schon eine Ironie der Geschichte – in der Mehrzahl das Ergebnis dieser raumgreifenden Verkehrspolitik sind: ausgelagert aus den Innenstädten, an den Stadtrand verbannt zu einer Art Satellitenlandschaft geformt. Hochschulen und insbesondere die angeschlossenen Kliniken sind Maschinen der Verkehrserzeugung. Die Stadt Heidelberg und das Land Baden-Württemberg möchten den Wissenschaftsstandort „im Neuenheimer Feld“ mit Hochschule, Forschungseinrichtungen und Kliniken noch weiter nach draußen über den Stadtrand verschieben und wundern sich selbst, am Ende über noch mehr Straßen und Brücken nachdenken zu müssen.

Die in diesem Band versammelten Vorhaben sind das Ergebnis engagierter Menschen, die eingedenk der genannten strukturellen Bedingungen aktiv wurden und sich auf den langen und windigen Weg einer Verkehrs- und Mobilitätswende gemacht haben. Die Vorhaben verraten viel Engagement im

Detail, Verhandlungen und Abarbeitungen an dicken Brettern, erste tastende Versuche in eine andere Richtung. Dies gilt es zu würdigen. Aber können es auch Beispiele einer Good Practice sein? Man ist fast geneigt mit Theodor W. Adorno zu fragen: Kann es überhaupt ein richtiges Leben im Falschen geben? Und um mit Karl Marx noch eine weitere Geistesgröße zu zitieren: Die Menschen machen ihre Geschichte selbst, aber sie machen sie nicht kontextfrei. Wir müssen im Verkehr wieder politischer werden! Mehr die vorgefundenen und abzuarbeitenden Probleme als eine Form von geronnener Politik verstehen: Das gilt für das völlig steuerfreie Fliegen im internationalen Raum und geht über die Parkraumbewirtschaftung zur Straßenverkehrsordnung bis hin zum Personenbeförderungsgesetz. Alles sind getroffene Entscheidungen von gestern, die wieder auf die politische Agenda gehören. Und wo anders als in Hochschulen kommen so viele junge und ambitionierte Menschen zusammen, die vielfach noch frei von Zwängen und Konventionen in einer objektiven Phase des Ausprobierens sind?



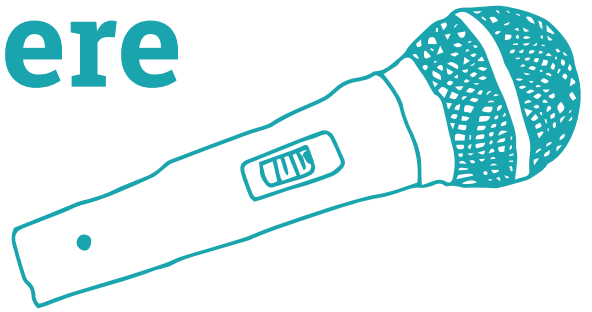
Foto: David Ausserhofer

PROF. DR. ANDREAS KNIE

ist Politikwissenschaftler am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) und Hochschullehrer an der TU Berlin. Am WZB leitet er zusammen mit Dr. habil. Weert Canzler die Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“. Davor war er Forschungsgruppenleiter des Teams „Wissenschaftspolitik“. Im Juni 2018 übernahm er die Funktion des Head of Scientific Development (CSO) der Choice GmbH. 2006 gründete Andreas Knie das Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH (InnoZ). Darüber hinaus war er von 2001 bis 2016 Bereichsleiter für Intermodale Angebote und Geschäftsentwicklung der Deutschen Bahn AG.

Darum engagiere ich mich!

Kurz gefragt bei Bjarne & Henning



Können Hochschulen aus deiner Sicht Vorbild für die Verkehrswende sein? Wenn ja, wodurch?

Bjarne: Hochschulen sind eine perfekte Keimzelle für die Verkehrswende, weil viele Studierende offen sind, neue Konzepte zu diskutieren, zu testen und dann mit viel Energie voranzutreiben. Gleichzeitig sind sie ganz nah an den aktuellen Forschungen zu Mobilitätsthemen dran. Die Hochschulen können in mehreren Ebenen aktiv sein: auf wissenschaftlicher Ebene, als Arbeitgeber sowie als Reallabore auf dem Campus. Mit der Power der Studierenden sind Hochschulen ein perfekter Ansatzpunkt.

Hast du durch dein studentisches Engagement besondere Fähigkeiten erlernt, die dir auch in deinem Studium oder beruflich weitergeholfen haben?

Bjarne: Das studentische Engagement ist eine komplette Ausbildung über zahlreiche Fähigkeiten hinweg: vom Zeitmanagement über Projektorganisation, Methodenkenntnissen, Finanzierung bis zu Präsentationsfähigkeiten. Das hilft im Studium wie im Beruf. Vor allem hat man aber den Austausch mit vielen wunderbaren Kommiliton*innen, die einem ihre kleinen Tipps und Tricks des Studiums weitergeben.



BJARNE

studiert Planung und Betrieb im Verkehrswesen an der TU Berlin und hat gemeinsam mit den Studentinnen Ana und Caro das Podcast-Projekt „Raumcast“ ins Leben gerufen.



Welchen Beitrag wünschst du dir von deiner Hochschule bezüglich nachhaltiger Mobilität?

Henning: Ich würde mir wünschen, dass meine Uni sich für mehr Kostengerechtigkeit im Verkehr einsetzt und generell aktiver die Verkehrswende mitgestaltet, statt sich nur dem Bedarf anzupassen.

Wo siehst du Potentiale, wo Handlungsbedarf?

Henning: Wie gerade schon erwähnt, sehe ich besonders bei der Kostengerechtigkeit bzw. der Entlastung umweltbewusster Verkehrsteilnehmer*innen Handlungsdruck: An meiner Uni gibt es leider weder Jobtickets noch Parkgebühren, was beides das Auto für viele zur günstigsten Option macht. Aber auch ohne finanzielle Anreize könnte die Uni zukunftsfähige Mobilität voranbringen. Institute können sich aktuell von der Uni Autos und alte (Diesel-)Transporter leihen – grüne Alternativen sind allerdings nicht vorhanden. Die Liste könnte ich noch ein gutes Stück fortsetzen, aber ich denke die Botschaft kommt an: große Potentiale, viel Handlungsbedarf. Fairerweise muss ich aber auch sagen, dass die Verantwortung dafür längst nicht nur bei der Uni, sondern auch beim Freistaat Bayern liegt.

Warum und wie engagierst du dich an deiner Hochschule?

Henning: Ich engagiere mich für nachhaltige Mobilität, aber auch für Nachhaltigkeit allgemein bei Students for Future und im AK Klimaschutz der Studierendenvertretung. Mit den Students machen wir in erster Linie Aktionen. Im AK Klimaschutz haben wir ein Klimaschutzkonzept für unsere Uni geschrieben und einen Leitfaden für studentische Gruppen erstellt. Beides soll dabei helfen, unterschiedliche Gruppen zu sensibilisieren und konkrete Maßnahmen umzusetzen. Bei der Studierendenvertretung habe ich auch noch einige andere Ämter, in denen ich mich für die Interessen aller Studis einsetze. Auch hier kann ich ab und zu ein paar ökologische Impulse setzen. Das Thema Nachhaltigkeit und besonders die Verkehrswende liegen mir schon seit Jahren am Herzen. Die Gefahr der Klimakrise hat mein Engagement noch einmal verstärkt. Doch auch ganz abgesehen vom Klimaaspekt hat ein guter Verkehrsmix besonders in urbanen Räumen enorme Vorteile. Deutschland liegt hier Jahre hinter anderen, fortschrittlicheren Ländern zurück. Wir müssen endlich aufhören, uns als Autoland zu feiern und stattdessen auf die Wissenschaft hören und umsetzen, was funktioniert. Dafür sollten Hochschulen, als Innovationsstandorte besonders eintreten.



Foto: Marc-André Hergenroeder / Euroforum

HENNING

studiert an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg im Bachelor Politikwissenschaft und öffentliches Recht. Neben seinem Studium ist er unter anderem bei Students for Future Erlangen tätig, arbeitet im AK Klimaschutz und ist im Sprecher*innenrat der Studierendenvertretung aktiv.

Koordinierungsstelle Mobilität



Um ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement kontinuierlich und effektiv betreiben zu können, ist die Einrichtung einer speziellen Koordinierungsstelle Mobilität (Mobilitätsmanager*in) eine wichtige Voraussetzung. Die Einbettung dieser Stelle in die Verwaltung der Universität sichert die größtmögliche Unterstützung durch die verschiedenen Organisationseinheiten.

Bisherige Erfolge:

- Zertifizierung als fahrradfreundliche Arbeitgeberin in der Stufe Silber (ADFC)
- Prämierung des Mobilitätskonzepts im Ideenwettbewerb „Mobilitätskonzepte für den emissionsfreien Campus“
- Förderung der Fahrradkultur an der Universität (u.a. Fahrradbeauftragte*r, AK Fahrrad)

Besteht seit:

Februar 2019

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Universität Hohenheim

Kontaktdaten für Interessierte:

Martin Kerner, martin.kerner@verwaltung.uni-hohenheim.de, +49 (0)711 45922500

Die Hochschule in Zahlen:

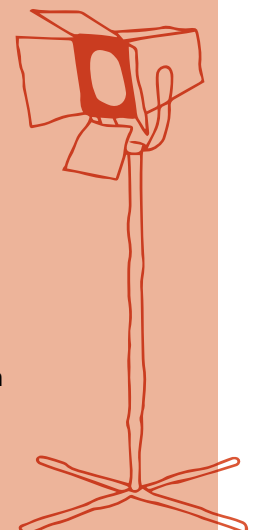
9.300 Studierende, 2.100 Beschäftigte,
3 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierende
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Die Universität Hohenheim ist eine Campus-Universität im Süden Stuttgarts, rund zehn Kilometer vom Stadtzentrum der Landeshauptstadt entfernt. Die Lage bedingt, dass Beschäftigte sowie Studierende das Thema Mobilität seit Jahren in unterschiedlichen Kontexten – Emissionen, Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit – diskutieren.

2015 wurde ein Beratungsunternehmen beauftragt, basierend auf einer Bestandsaufnahme und Mängelanalyse sowie eigener Beobachtungen auf dem Campus, Empfehlungen für eine verbesserte Erreichbarkeit des Campus und sicherere Bewegungsmöglichkeiten auf dem Gelände abzuleiten. Die Befragung verdeutlichte, dass der auf dem Campus fließende und ruhende Kfz-Verkehr dominierte (hohe Fahrgeschwindigkeiten, Parksuchverkehre, gebotswidriges Parken). Rund 40 % der Befragten nutzten den motorisierten Individualverkehr (MIV; Pkw und / oder das motorisierte Zweirad) für die Fahrt zum Campus. Rund 30 % nutzten den ÖPNV. Der Radverkehrsanteil lag bei 17 % (Sommer) bzw. 11 % (Winter). Darüber kam heraus, dass die Erschließung des Campus mit dem ÖPNV Defizite aufweist – Notwendigkeit des Umstiegs bei der Fahrt aus Richtung Stuttgart, unzureichende Anbindung des östlichen Campus-Bereichs. Außerdem fehlten zentrale Radabstellmöglichkeiten, die schmalen Gehwege waren mit vielfachen Barrieren und Hindernissen versehen und es bestanden unterschiedliche Nutzungskonflikte.

Auf Grundlage dieser umfassenden Bedarfsanalyse und den daraus abgeleiteten Leitziele hat die Universität zusammen mit dem Landesbetrieb für Vermögen und Bau Baden-Württemberg (VBV), der Stadt Stuttgart, der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und studentischen Vertreter*innen ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das je nach baulichem Aufwand und Dringlichkeit in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen unterteilt ist. Dieses Mobilitätskonzept ist Bestandteil des Hohenheimer Masterplans 2030, den der Universitätsrat einstimmig beschlossen hat und den der Gemeinderat verabschiedet hat. Durch die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts ist die Universität seit mehreren Jahren im ständigen Austausch mit relevanten Stakeholdern auf allen Ebenen (Bezirksbeirat, Gemeinderat, Verkehrsbürgermeister*in, verschiedene Ämter der Stadt Stuttgart, verschiedene Ministerien (FM, MWK, VM), Anwohner*innen, Personalrat, Studierendenvertreter*innen, SSB).

Da viele Maßnahmen die Kooperation mehrerer Akteur*innen erfordern, bestehen gute Voraussetzungen für die Realisierung des beschlossenen Mobilitätskonzepts. Eine Verbesserung der Infrastruktur, die zumeist mit hohen Kosten und langen Umsetzungszeiten verbunden ist, kann jedoch nur

eine Säule zur Etablierung einer nachhaltigen Mobilität darstellen. Eine effektivere und intelligenter Nutzung der bestehenden Infrastruktur ist ebenso erforderlich, um schnelle, kostengünstige Lösungen, die langfristig tragen und nachhaltig wirken, zu erzielen.

Für das Management dieser vielfältigen Aufgaben und die Austauschbeziehungen im Kontext nachhaltiger Mobilität hat die Universität die Koordinationsstelle Mobilität (Mobilitätsmanager*in) eingerichtet.

ZIELE

Die erarbeiteten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts zielen darauf ab, die Mitarbeitenden und Studierenden in ihrer Entscheidung für Fahrrad, Bus, Bahn, Fußweg, Mitfahren im Auto oder Carsharing zu unterstützen und die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür zu ermöglichen.

- mobilitätsbedingte Emissionen verringern
- Erreichbarkeit des Campus verbessern und flexibilisieren
- Aufenthaltsqualität auf dem Campus steigern

Diese drei Ziele sind eng miteinander verwoben und können nur durch eine umfassende und nachhaltige Verkehrspolitik, die sowohl Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung als auch zur -verbesserung umfasst, adressiert werden. Zu den aktuell umgesetzten Maßnahmen gehören u.a.:

- Bike-Sharing-Angebot auf dem Campus
- Steigerung der Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen
- Zertifizierung fahrradfreundliche Arbeitgeberin
- Start der direkten Busverbindung Campus – Flughafen Stuttgart
- Bau einer zentralen Mobilitätsstation auf dem Campus (in Bearbeitung)

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Das Einrichten einer Koordinationsstelle Mobilität stellt ein zentrales Ergebnis des erarbeiteten Mobilitätskonzepts dar. Durch diese Stelle gewährleisten wir, dass es eine/n verantwortliche/n Ansprechpartner*in für das Thema nachhaltige Mobilität an der Universität gibt. Der bzw. die Mobilitätsmanager*in soll die erarbeiteten Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts kontinuierlich umsetzen sowie aktuelle Entwicklungen aufnehmen und adäquat berücksichtigen.

Außerdem schufen wir zusätzlich die Funktion des Fahrradbeauftragten (Nebenamt), um die Fahrradkultur an der Universität zu fördern. Kreativer Sachverstand, öffentlichkeitswirksame Kommunikation und Aktionen sollen dazu beitragen, den Beschäftigten und den Studierenden die Vorzüge der Fahrradnutzung näherzubringen und sie so



zur häufigeren Nutzung des Fahrrads im Alltag zu motivieren.

Beide Stellen sollen dabei helfen, Mobilität auf dem und zum Campus so zu beeinflussen und zu gestalten, dass sich die verkehrsbedingten Emissionen dauerhaft und nachhaltig in relevanter Größenordnung reduzieren. Das wollen wir nicht durch eine räumliche Verlagerung nach außerhalb des Campus erreichen, sondern durch eine Minderung der Gesamtemissionen.

AUFBAU UND INHALT

Die Umsetzung vieler im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen können wir nur in engem Schulterschluss mit den regionalen Partner*innen vorantreiben, da die Hoheit für Campus-Flächen, Bauetat, Bauherreneigenschaft und ÖPNV bei Stadt und Land liegen. Die Stelle des bzw. der Mobilitätsmanager*in sichert eine stetige Koordination zwischen allen relevanten Austauschpartner*innen.

Die neu geschaffenen Stellen Mobilitätsmanager*in und Fahrradbeauftragte*r sind organisatorisch in die Abteilung Fläche und Bau in der Universitätsverwaltung eingebettet.

ERGEBNISSE

- März 2019: Beginn der Planungen für eine zentrale Mobilitätsstation auf dem Campus
- Frühjahr 2019: Etablierung des vom Fahrradbeauftragten geleiteten Arbeitskreises Fahrrad; es entstand ein Forum, in dem alle Statusgruppen der Universität vertreten sind
- Frühjahr 2019: Einweihung und Promotion der Bike-Sharing-Stationen auf dem Campus
- Sommer 2019: Fahrrad-Infostand mit Streckenberatung, Ideenwettbewerb sowie Langsamfahrwettbewerb am Tag der offenen Tür
- November 2019: Zertifizierung der Universität als fahrradfreundliche Arbeitgeberin durch den ADFC in der Stufe Silber
- Dezember 2019: Prämierung des Mobilitätskonzepts der Universität im Rahmen des vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg ausgeschriebenen Ideenwettbewerbs „Mobilitätskonzepte für den emissionsfreien Campus“

VERSTETIGUNG

Die Stelle des Mobilitätsmanagers ist in der Verwaltung der Universität verankert. Die Finanzierung ist bis Anfang 2023 gesichert. Eine enge Anbindung an die Universitätsleitung ist gegeben. Die Funktion des Fahrradbeauftragten übt aktuell eine beschäftigte Person der Universität im Nebenamt aus. Bis Ende 2022 ist diese Position finanziell

abgesichert. Die Etablierung beider Stellen über die zunächst auf ein Jahr befristete Projektlaufzeit hinaus haben die Sichtbarkeit und Bedeutung des Themas enorm gesteigert.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Studierende sind derzeit strukturell nicht direkt eingebunden, weil Beschäftigte der Universität beide Funktionen (Mobilitätsmanager*in und Fahrradbeauftragte*r) ausfüllen. Studierende sind aber im Arbeitskreis Fahrrad stark vertreten und haben somit einen direkten Zugang zu den beiden Beauftragten. Über die verschiedenen Kommunikationsplattformen der Universität bestehen Feedback-Möglichkeiten für Studierende zu einzelnen Mobilitätsmaßnahmen oder Aktionen. Vertreter*innen des AStA laden zu Informationsveranstaltungen rund um das Thema Mobilität ein.

UMSETZUNG

- 2013: Auftakt zur Entwicklung eines baulichen Masterplans 2030 für die Universität mit integriertem Mobilitätskonzept
- 2015: umfassende Analyse und Mobilitätsbefragung, intern sowie durch ein externes Beratungsunternehmen
- 2015-2017: drei Befassungen des zuständigen Gemeinderatsausschusses sowie mehrfache Diskussionen im Bezirksbeirat
- 2017: Zustimmung zum Masterplan und Mobilitätskonzept durch alle Beteiligten (Universität, Land Baden-Württemberg, Stadt Stuttgart)
- Oktober 2018: Beginn der Teilnahme am Ideenwettbewerb „Mobilitätskonzepte für den emissionsfreien Campus“
- November 2018: Ernennung des Fahrradbeauftragten
- Februar 2019: Besetzung der Koordinierungsstelle Mobilität

ERFOLGSFAKTOREN

- Unterstützung des Themas nachhaltige Mobilität durch die Universitätsleitung
- langfristige Planung und Einbettung in ein vorhandenes Gesamtkonzept
- erfolgreiche Generierung von Projektmitteln sowie Unterstützung durch das Land
- zunehmende Probleme in den Bereichen Umwelt (Feinstaub-Alarm Stuttgart; drohende Fahrverbote) und Verkehr / Parken (verkehrsreicher Großraum Stuttgart) befördern die Bedeutung von Konzepten zur nachhaltigen Mobilität
- Beschluss zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung auf dem Campus verteuert die Pkw-Nutzung und regt zur Suche nachhaltigerer Mobilitätsformen an

- Maßnahmen zur Förderung verschiedener Formen nachhaltiger Mobilität bieten Anreize zum Umstieg

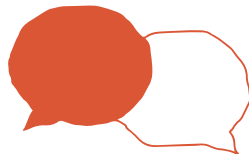
HERAUSFORDERUNGEN

- Einrichtung von Stellen erfordert entsprechende Mittel
- Unterstützung durch Förderprogramme prüfen
- Projektmittel beantragen
- sinnvolle organisatorische Einbettung sowie klare Kompetenzzuweisung der Stelle ist hilfreich, damit die Effektivität nicht leidet und Schnittstellenprobleme minimiert werden

ÜBERTRAGBARKEIT

Um ein kontinuierliches betriebliches Mobilitätsmanagement zu gewährleisten, ist ein längerfristiges Engagement und die frühzeitige Einbeziehung aller relevanten Austauschpartner*innen empfehlenswert. Sofern die Hochschulleitung bereit ist, die nötigen Mittel (Personalkosten, ggf. auch Anpassung des Stellenplans) bereitzustellen, sollte die Einrichtung eines Mobilitätsmanagements ohne Weiteres auch an anderen Hochschulen möglich sein.

EINBLICKE



Das Netzwerk mit Akteur*innen aus dem Bereich nachhaltige Mobilität ist größer geworden. Einladungen zu Informationsveranstaltungen bieten Gelegenheit zum Austausch von Ideen und Erfahrungen (z.B. RadKULTUR Baden-Württemberg, Bündnis für Luftreinhaltung, ADFC, Stadtradeln, IBA 2027, StadtRegion Stuttgart).

Die Teilnahme an einem Ideenwettbewerb zu nachhaltiger Mobilität und die Prämierung führten zu Medienberichten über das Mobilitätskonzept der Universität in lokalen Medien (Filder-Zeitung, SWR-Radio).

Letztlich fördert die kontinuierliche Berichterstattung über die Fortschritte beim Mobilitätskonzept in der universitätseigenen Publikation „Hohenheimer Online-Kurier“ die Wahrnehmung und Sensibilisierung für das Thema nachhaltige Mobilität unter Studierenden und Beschäftigten.

ZUKUNFTSIDEEN

Generell betrifft der Blick in die Zukunft weniger die Koordinierungsstelle Mobilität an sich, sondern vielmehr konkrete Maßnahmen zur Entwicklung der nachhaltigen Mobilität auf dem Campus und in der Region. Ganz oben stehen dabei Bemühungen zur Verbesserung der Fahrradinfra-



Mein bewegendster Moment:

... die Anerkennung und Prämierung des Mobilitätskonzepts durch eine unabhängige Jury. Die positiven Rückmeldungen von unterschiedlicher Seite zu den Bemühungen, das Thema nachhaltige Mobilität auf dem Campus voranzubringen, sind sehr motivierend.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen dazu beiträgt, die natürliche Umwelt zu schützen und langfristig zu bewahren und damit die Lebensqualität zu steigern.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Es muss nicht immer *big* sein; auch viele kleine Maßnahmen oder Projekte erzielen eine Wirkung.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

... orientiert sich an den Zielen des Mobilitätsmanagements der Universität Hohenheim: Emissionen minimieren, Erreichbarkeit des Campus durch nachhaltige Verkehrsmittel verbessern, gesteigerte Aufenthaltsqualität auf dem Campus.

Kurzinterview mit Koordinator*in

struktur (vor allem die Qualität der Wege).

Längerfristig erwarten wir von den geschaffenen Funktionen, dass sie die Weiterentwicklung des Campus als Begegnungsraum sowie einer nachhaltigen Mobilität auf mehreren Ebenen vorantreiben und zum Wandel der Mobilitätskultur maßgeblich beitragen.

Konkret sind neben der Errichtung einer Mobilitätsstation auf dem Campus, die campusweite Verringerung der Geschwindigkeit (Tempo 30) sowie die Errichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der zentralen Heinrich-Pabst-Straße vorgesehen.

Die weitere Vernetzung und der regelmäßige Austausch mit Mobilitätsmanager*innen und Fahrradbeauftragten von Kommunen und Einrichtungen im Umkreis der Universität sind ebenfalls geplant.

MEHR ERFAHREN

Pressemitteilungen: <https://kurzelinks.de/z0bm>,
<https://kurzelinks.de/gqyz>

Mobilitätswebseite der Universität Hohenheim:
<https://www.uni-hohenheim.de/mobilitaet>

Klimafreundliche(re) Dienstreisen



Foto: Nikolas Fahibusch

Seit Januar 2020 reduziert die HTW Berlin Treibhausgasemissionen durch das Verbot innereuropäischer Flüge für alle Dienstreisen, deren Reiseziele mit der Bahn binnen sechs Stunden zu erreichen sind. Sie kompensiert alle unvermeidbaren Treibhausgasemissionen aus Flügen durch CO₂-Zertifikate.

Bisherige Erfolge:

- Sensibilisierung der Hochschulmitglieder
- weniger Kurzstreckenflüge
- mehr Transparenz über vorhandene Video-konferenztechnik

Besteht seit:

Januar 2020

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin

Kontaktdaten für Interessierte:

Kerrin van Bergen, Umweltmanagementbeauftragte, kerrin.van.bergen@htw-berlin.de
+49 (0)30 5019-3432

Die Hochschule in Zahlen:

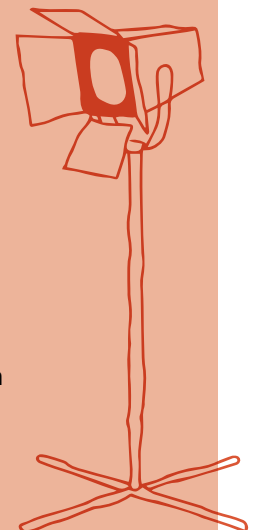
14.000 Studierende, 850 Beschäftigte,
5 Fachbereiche

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Umwelt- und Klimaschutz spielen in der Lehre, Forschung und Verwaltung der HTW Berlin eine wesentliche Rolle. Die Hochschule ist bestrebt, den ökologischen Fußabdruck ihrer beiden Standorte zu verringern. 2015 begann sie mit dem Aufbau eines Umweltmanagementsystems, wofür sie 2018 die Auszeichnung des europäischen EMAS-Umweltsiegels erhielt. Durch jährliche Umweltprogramme, die u.a. auf biologische Vielfalt, eine umweltfreundliche Mobilität und Energieeinsparung abzielen, reduziert die Hochschule Schritt für Schritt ihre Umweltauswirkungen. Außerdem schloss die HTW Berlin im September 2016 eine Klimaschutzvereinbarung mit dem Land Berlin ab. Damit soll ihr Bestreben zum Ausdruck kommen, einen Beitrag zur Erreichung der klimapolitischen Ziele des Landes – klimaneutrale Verwaltung bis 2030, klimaneutrales Berlin bis 2050 – zu leisten. Im Wintersemester 2018/19 erfassten Studierende der betrieblichen Umweltinformatik in einem Projekt die Treibhausgasemissionen aus Dienstreisen. Demnach verursachten HTW-Beschäftigte allein 2017 263 t Treibhausgase (THG) durch dienstliche Flugreisen, was ungefähr 9 % der gesamten Treibhausemissionen der HTW Berlin ausmacht; bei jedem zweiten Flug handelte es sich um einen Kurzstreckenflug unter 750 km. Daraufhin diskutierten die Studierendengruppe, Mitarbeiter*innen aus der Personalabteilung, die Referentin der Vizepräsidentin für Forschung und Transfer und die Umweltmanagementbeauftragte neben den bereits forcierten Maßnahmen zur Sensibilisierung weitere Bausteine zur Reduktion von THG. Sie berichteten der Hochschulleitung von den Ergebnissen des Studierendenprojekts. Die Hochschulleitung nahm die Ergebnisse zum Anlass, durch ihren Beschluss auf die Reduktion der THG-Emissionen hinzuwirken. Dabei erfuhr sie fachliche Unterstützung von Professor*innen. Der Beschluss führte im Nachgang auch zu Kritik: Einige Dienstreisen dauern nun ggf. länger und / oder finden aufgrund der Reisedauer gar nicht erst statt.

ZIELE

- jährliche Reduktion von THG aus Dienstreisen
- Klimakompensation der weiterhin getätigten Dienstreisen ab 2020
- Substitution von Dienstreisen durch vorhandene Video- und Telefonkonferenztechnik
- Sensibilisierung für die Umweltschädlichkeit von Flugreisen durch eigenständiges Ausrechnen der CO₂-Emissionen jedes Fluges
- Anregung Wertewandel in Hochschule: hochschulpolitisch hat klimafreundliches Verhalten ggü. Zeitersparnis und Kosten Priorität

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Die HTW Berlin hat im September 2019 eine in Deutschland einmalige Regelung getroffen, die im Dezember 2019 die Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde in ähnlicher Form beschlossen hat (siehe Good Practice-Sammlung „Suffizienz an Hochschulen im ländlichen Raum“): Wenn das Ziel einer Dienstreise innerhalb von sechs Stunden mit der Bahn erreichbar ist, dürfen Professor*innen, wissenschaftliche Mitarbeiter*innen und Beschäftigte der Verwaltung ab 2020 nicht mehr fliegen. Für Mittel- und Langstreckenflüge leistet die HTW Berlin grundsätzlich eine THG-Kompensation, um die entstehenden Umweltschäden zu mindern und monetär abzubilden sowie die Beschäftigten für die Umweltschädlichkeit von Flugreisen zu sensibilisieren.

Die Zeitspanne von sechs Stunden legten wir auf Basis der Flugziele unserer Beschäftigten fest. Sie berücksichtigt gleichermaßen Zeitaufwand, Reisekosten und Emissionseinsparungen. Gleichzeitig sind die Hochschulmitglieder aufgefordert, verstärkt auf eine frühzeitige Reiseplanung und die Nutzung von Fahrpreismäßigungen (Sparpreise, BahnCard) zu achten. Bei der Nutzung der Bahn haben Beschäftigte die Möglichkeit, sich die Kosten einer privaten BahnCard erstatten zu lassen, wenn sich die Anschaffung durch dienstliche Fahrten amortisiert hat. Das führt ggf. dazu, dass Beschäftigte auch privat vermehrt die Bahn statt das Flugzeug nutzen. Wir flankieren die Regelung durch die Bereitstellung von Telefon- und Video-Konferenztechnik sowie Software und die Veröffentlichung eines Tutorials, sodass wir Dienstreisen ggf. gänzlich vermeiden. Somit orientiert sich die Regelung an dem konsequenten Grundsatz, THG-Emissionen prioritär durch Verhaltensänderungen zu vermeiden, zweitens durch den Umstieg auf die Bahn zu verringern und drittens die übrigen Emissionen zu kompensieren.

AUFBAU UND INHALT

Das Ende 2019 im Fachbereich 2 fertiggestellte digitale Dienstreiseportal erleichtert die Umsetzung deutlich. Beantragen Beschäftigte eine Dienstreise, erscheint bei der Wahl des Verkehrsmittels „Flug“ der Hinweis auf die 6-Stunden-Regelung. Über einen Link tragen Antragsteller*innen die CO₂-Emissionen ihres geplanten Fluges ein. Die finanziellen Kosten für die Kompensation der Emissionen erscheinen in der Gesamtrechnung der Dienstreise. Aus dem Budget, dem die jeweiligen Mitarbeiter*innen-Stellen zugeordnet sind, werden die Kosten beglichen. Die Personalabteilung überführt sie auf eine gesonderte Kostenstelle für Klimakompensation.



Aktuell bereiten wir eine Roadmap für die Klimakompensation vor. Weil der Aufbau eines hochschuleigenen Klimaschutzprojektes zeitintensiv ist, finanzieren wir voraussichtlich in den nächsten zwei Jahren zunächst ein Klimaschutzprojekt im globalen Süden. Wichtig ist hierbei, dass das ausgewählte Projekt nicht nur ökologische, sondern auch soziale Kriterien erfüllt. Die Ausschreibung für die Klimakompensation erfolgt im 4. Quartal 2020. Parallel entwickeln Professor*innen der Hochschule, die Hochschulleitung und die Umweltmanagementbeauftragte ein hochschuleigenes, möglichst lokales Klimaschutzprojekt. Dieses berücksichtigt nicht nur die Expertise unserer Professor*innen, sondern ermöglicht Studierenden über Projektkurse Praxiserfahrungen.

Des Weiteren gibt es im digitalen Dienstreiseportal die Möglichkeit, einen Antrag auf Genehmigung einer Ausnahme von der 6-Stunden-Regelung zu stellen. Bewusst haben wir nur wenige und strenge Ausnahmegründe formuliert. Die Hochschulleitung prüft diese Ausnahmen. Die Umweltmanagementbeauftragte evaluiert die Entwicklung der THG-Emissionen aus Dienstreisen über die im Dienstreiseportal angelegte Statistik und schlägt der Hochschulleitung gegebenenfalls Anpassungsbedarf der bisherigen Regelung vor.

ERGEBNISSE

Angesichts der Reisebeschränkungen durch COVID-19 können wir aktuell noch keine Aussagen über die Reduktion von THG durch die Maßnahmen treffen. Gemäß der Analyse des bereits erwähnten Studierendenprojekts fanden 2017 245 Flugreisen mit einer Strecke unter 750 km statt. Der Anteil an allen Flugreisen betrug 44 %. Allerdings können wir aus diesen Zahlen nicht ableiten, dass im kommenden Jahr eine Einsparung von ungefähr 245 Flugreisen durch das Verbot zu erwarten ist. Zum einen etablierten sich schnellere Zugverbindungen nach z.B. Stuttgart und München. Zum anderen können wir die 750 km-Grenze nicht mit der 6-Stunden-Regelung unserer Hochschule gleichsetzen.

Es ist davon auszugehen, dass die Regelungen zu einer Veränderung des Bewusstseins führen. Inwieweit sie auch im privaten Leben ein klimafreundlicheres Reisen bewirken, ist noch nicht absehbar.

Durch die Veröffentlichung von Informationen zur Nutzung von Telefon- und Videokonferenztechnik befähigen wir Beschäftigte, digitale Möglichkeiten der Kommunikation zu nutzen. Etwaige Sorgen vor technischen Problemen beseitigen wir durch die Benennung von Ansprechpersonen. Die Nutzung digitaler Tools zur Kommunikation hat durch die COVID-19-bedingten Beschränkungen weiteren Auftrieb erhalten.

VERSTETIGUNG

Die Regelung ist durch den Beschluss der Hochschulleitung formalisiert und mithilfe des digitalen Dienstreise-Tools fest in der Hochschulstruktur verankert. Die Einbindung der Beschäftigten erfolgte über E-Mails, Newsletterbeiträge, FAQ im Intranet und eine Informationsveranstaltung.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Studierende der betrieblichen Umweltinformatik erarbeiteten im Rahmen eines Projekts die Datengrundlage für den Beschluss, indem sie das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten und die durch Dienstreisen emittierten THG für 2017 auswerteten. Überdies griffen sie das Vorhaben der Personalabteilung auf, ein hochschulweites, digitales Dienstreisemanagement zu etablieren. Sie stellten Anforderungen, mögliche Probleme sowie Lösungsschritte zusammen. Diese umfassten bspw. die Vermeidung von Medienbrüchen und die Normierung von Daten. Anschließend stellten sie die Ergebnisse den Beschäftigten vor. Die Personalabteilung berücksichtigte die Vorschläge beim Programmieren des digitalen Dienstreiseportals.

UMSETZUNG



- Mai 2019: Evaluation und Vorstellung der 2017 getätigten Dienstreisen nach Verkehrsmittel und THG-Emissionen durch Studierendenprojekt von Prof. Dr. Romy Morana
- Juli 2019: Klärung des rechtlichen und finanziellen Rahmens für Klimakompensation und für das Verbot bestimmter Flugreisen
- September 2019: Beschlussfassung durch die Hochschulleitung, Bekanntmachung an die Mitarbeiter*innen, Veröffentlichung einer Pressemitteilung, Veröffentlichung von FAQ
- November 2019: Angebot einer Infoveranstaltung zu Dienstreisen für die Mitarbeiter*innen
- Dezember 2019: Fertigstellung des Dienstreiseportals zur Beantragung von Dienstreisen
- September 2020: Veröffentlichung von detaillierten Informationen über die zur Verfügung stehende Telefon- und Videokonferenztechnik sowie Software

ERFOLGSFAKTOREN

Die rasche Verabschiedung und Umsetzung der Regelungen ist einer aufgeschlossenen Hochschulleitung und engagierten Mitarbeiter*innen, der fachlichen Unterstützung durch Professor*innen und nicht zuletzt der guten Datengrundlage der Studierenden zu verdanken. Das Interesse am Klimaschutz stellte ein verbindendes Element an



der Hochschule dar. Ebenso half das politische Klima, getragen durch die Fridays for Future-Bewegung. Die frühzeitige Sammlung von Fragen zur zukünftigen Beantragung von Dienstreisen erleichterte die Umsetzung, deren Berücksichtigung bei der Ausgestaltung der Regelungen und die Zusammenstellung von Antworten für Beschäftigte im Intranet.

HERAUSFORDERUNGEN

Der Beschluss zu klimafreundliche(re)n Dienstreisen kann zu höheren Reisekosten führen. Zur Vermeidung steigender Kosten setzt die HTW Berlin verstärkt auf eine optimierte Reiseplanung und die Nutzung von Fahrpreismäßigungen (Sparpreise, BahnCard). Wir bitten um frühzeitige Planung, Flexibilität und setzen mit der Budgetierung dafür zusätzliche Anreize.

Außerdem kann durch längere Reisezeiten die Anreise an einem Sonntag notwendig sein. Daraus ergab sich für die HTW Berlin die Notwendigkeit, in Zusammenarbeit mit dem Personalrat Dienstvereinbarungen anzupassen und Vereinbarungen über die Anhörungen bei Sonntagsarbeit zu schließen. Reisezeit, die sich flugvermeidend auswirkt, wird als Arbeitszeit angerechnet.

Eine weitere Herausforderung besteht in der Gewinnung von Akzeptanz unter den Beschäftigten, da längere Reisezeiten und höhere Reisekosten Dienstreisen weniger attraktiv machen. So äußerte z.B. ein Fachbereich die Kritik, dass die Regelungen die Umsetzung von Dienstreisen gefährden. In der Tat veranlassen die Regelungen zur Priorisierung von Dienstreisen, was aus Sicht des Klimaschutzes wünschenswert ist. Gleichzeitig haben wir mit moderner Telefon- und Videokonferenztechnik dafür gesorgt, auch an weniger hoch priorisierten Terminen digital teilzunehmen.

Klimakompensation wird vielfach als moderner Ablasshandel wahrgenommen. Aus Sicht unserer Hochschule ist diese Bezeichnung für unsere Klimaschutzstrategie nicht gerechtfertigt, da wir prioritär das Ziel verfolgen, Emissionen durch geändertes Verhalten zu vermeiden und zu reduzieren. Die übrig gebliebenen Emissionen sind dann allerdings Gegenstand der Kompensation, für deren Auswahl qualitative Gütesiegel sowie Umwelt-/Sozialstandards der Projekte der Kompensationsanbieter eine wichtige Rolle spielen.

ÜBERTRAGBARKEIT

Ja, der Beschluss ist auch in anderen Organisationen realisierbar. Es wird empfohlen, das Dienstreiseverfahren vor der Beschlussumsetzung zu digitalisieren, weil sonst die Erfassung der THG für die Kompensation händisch erfolgen muss.



Mein bewegendster Moment:

Wir waren erfreut, wie einmütig und entschlossen die Kolleg*innen aus der Hochschulleitung und die beteiligten Serviceeinheiten der Hochschule die Idee aufgegriffen und umgesetzt haben.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... wir nur so unsere Zukunft verantwortungsvoll gestalten können.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Einfach anfangen. Und danach weitermachen.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

Unsere Hochschule ist seit beinahe 30 Jahren klimaneutral, hat ihre Emissionen deutlich weiter reduziert und leistet mit den noch nötigen Kompensationen einen sozial-kulturellen Beitrag für die Zukunft unserer Welt und Gesellschaft.

Prof. Dr. Stefanie Molthagen-Schnöring (Vizepräsidentin für Forschung und Transfer), Claas Cordes (Kanzler)

EINBLICKE

„Wir möchten nicht nur durch unsere Forschungsaktivitäten, sondern auch als Institution einen spürbaren Beitrag zum Kampf gegen den Klimawandel leisten.“ (Prof. Dr. Stefanie Molthagen-Schnöring, Vizepräsidentin)

ZUKUNFTSIDEEN

Sukzessive wollen wir andere Verkehrsmittel und Lösungen betrachten, um THG-Emissionen zu minimieren: z.B. die Pkw-Nutzung für Dienstreisen und die Anreise an die Hochschule.

Die 6-Stunden-Regelung für Flugreisen basiert auf der Analyse der Flugziele der Hochschulangehörigen. Zukünftig ist aber nach einer Evaluation auch eine Anpassung möglich.

Perspektivisch streben wir ein klimafreundliches Mobilitätsmanagement an, das alle Statusgruppen und Formen der Mobilität in den Blick nimmt. Vor der Umsetzung möchten wir einen Austausch unter den Hochschulen initiieren, um Erfahrungen und Ideen für ein klimafreundliches Mobilitätsmanagement auszutauschen.

MEHR ERFAHREN

Umwelt- und Klimaschutz an der HTW Berlin:
<https://kurzelinks.de/8a3u>
 Pressemitteilung: <https://kurzelinks.de/mk3j>

Senatsausschuss Mobilität



Foto: HFU

Der Fokus des Ausschusses liegt in der Mobilität unserer Hochschule, d.h. sowohl von Studierenden, Beschäftigten als auch Professor*innen. Aktuelle Schwerpunkte sind hierbei die Themen effizienter ÖPNV, Anbindung und E-Mobilität. In diesem Kontext entstehen neben Forschungsprojekten auch regelmäßig Semesterprojekte, die Fragen einer umweltfreundlichen, effizienten und sozial verträglichen Verkehrsanbindung fokussieren.

Bisherige Erfolge:

- Verbesserung der Mobilitätsanbindung für Studierende und Beschäftigte im Rahmen diverser Forschungsprojekte
- verstärkte Sensibilisierung für die Vorteile nachhaltiger Mobilität

Besteht seit:

März 2015

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Hochschule Furtwangen

Kontaktdaten für Interessierte:

Prof. Dr. Jochen Baier
jochen.baier@hs-furtwangen.de

Die Hochschule in Zahlen:

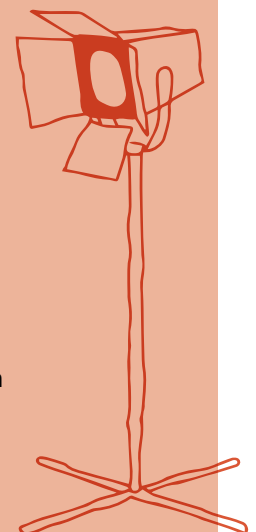
5.700 Studierende, 422 Beschäftigte,
9 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

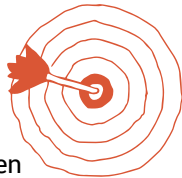
Initiiert von

- Studierende
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Die Hochschule Furtwangen (HFU) verfügt über drei Standorte im ländlichen Raum, die über 50 km entfernt voneinander liegen. Der Standort in Furtwangen verfügt über keine Zuganbindung, somit ist die Erreichbarkeit für die Zukunftssicherung der Hochschule von zentraler Bedeutung. Zunächst hat das seit 2012 bestehende Referat für Nachhaltige Entwicklung das Thema nachhaltige Mobilität fakultätsübergreifend bearbeitet. Für die Untersuchung der Mobilität von Beschäftigten und Studierenden richtete das Rektorat eine Arbeitsgruppe ein. Diese Arbeitsgruppe sowie der Zuschlag zur Durchführung des vom Land Baden-Württemberg für drei Jahre geförderten Projekts *Nachhaltige Mobilität an ländlichen Hochschulen* gaben den Ausschlag für die Gründung des Senatsausschusses Mobilität im März 2015. Der Senatsausschuss soll dabei unterstützen, alle Universitätsangehörigen einzubinden, um nachhaltige Mobilitätslösungen an der HFU zu etablieren.



ZIELE

- interne Koordination aller Akteur*innen
- Etablierung eines breiten Akteur-Gremiums, das extern als gemeinsames Sprachrohr agiert
- Anpassung und Verbesserung des ÖPNV zur Verkürzung der Fahrtzeiten von Hochschulangehörigen
- Ausbau der E-Mobilität für den Dienstverkehr
- Unterstützung klassischer Forschungsprojekte und Semesterprojekte zum Thema nachhaltige Mobilität

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Das Querschnittsthema Mobilität tangiert alle Hochschulbereiche und alle Hochschulstandorte, aber auch die entsprechenden Kommunen. Der Senatsausschuss bindet alle relevanten Akteur*innen der Hochschule – Verwaltung, Lehre / Wissenschaft und Studierendenschaft – sowie die örtlichen Verwaltungen ein. Der Ausschuss dient der Koordination aller Akteur*innen. Er trifft sich mehrmals pro Semester, jährlich etwa sechs bis acht Mal. Die Organisation des Ausschusses obliegt dem Hochschulsekretariat. Eine offene Fragestellung, neue Anregungen oder die Anhörung von bestimmten Sachverständigen können die Mitglieder selbst einbringen. Der regelmäßige Austausch erleichtert inhaltliche Abstimmungen über Fakultätsgrenzen hinweg, hilft bei der Ausgestaltung von Maßnahmen und damit auch bei ihrer Umsetzung.

AUFBAU UND INHALT

Die Hochschulkanzlerin leitet in Kooperation mit einem Rektoratsbeauftragten für Mobilität (vergleichbar mit einem Mobilitätsmanager in der Industrie) den Ausschuss. Er setzt sich des Weiteren aus je einer Person pro Fakultät, einer Person aus anderen Gremien bzw. aus anderen Organisationseinheiten (z.B. Technischer Dienst), einem studentischen Mitglied, einer Person der jeweiligen Kommune und ggf. Sachverständigen, die ein bestimmtes Thema vertreten, zusammen.

ERGEBNISSE

Seit der Gründung des Ausschusses hat dieser zahlreiche Ideen umgesetzt: So haben wir beispielsweise die Vorlesungszeiten an den ÖPNV-Fahrplan angepasst und gesicherte Fahrradabstellplätze für jeweils 10 bis 20 Fahrräder und Pedelecs an den verschiedenen Standorten der Hochschule installiert. In Verbindung mit einem Forschungsprojekt haben wir sogar eine besonders problematische Verbindung (zwischen Bahnhof und einem Hochschulstandort ohne Bahnanbindung) evaluiert und mithilfe eines Shuttle-Busses überwunden. Dieser war ein Semester lang in Betrieb und senkte den CO₂-Ausstoß auf dieser Verbindung signifikant. Außerdem diskutierten wir im Gremium über die Anschaffung von insgesamt fünf Elektrofahrzeugen für Dienstverkehr und E-Carsharing für Studierende und Mitarbeiter*innen. Zudem brachten Studierende die Idee eines Fahrrad-Lastenanhängers ein, den sie im Rahmen einer Vorlesung angeschafft und aufgebaut haben. Daraus ist ein Konzept zur studentischen Nutzung des Anhängers entsprungen.

VERSTETIGUNG

Der Senatsausschuss ist ein fest institutionalisiertes, regelmäßig tagendes Gremium. Der Senatsausschuss berät sich abwechselnd an allen drei Standorten der Hochschule. Dies geschieht mindestens drei Mal pro Semester und kann bei Bedarf beliebig ausgeweitet werden.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Die Studierenden sind über eine/n Vertreter*in des ASTA eingebunden. Um eine Mobilitätswende an einer Hochschule erfolgreich umzusetzen, gilt es insbesondere die Studierenden in die Ideen und konkreten Vorhaben miteinzubeziehen. Eine Integration von studentischen Sprecher*innen in diesen Mobilitätsprozess erweist sich somit als sinnvoll.



UMSETZUNG

- März 2015: Gründung des Senatsausschusses Mobilität
- Dezember 2015: Start des Modellprojektes *Nachhaltige Mobilität an Hochschulen* mit Beteiligung des Ausschusses
- 2016: erfolgreicher Austausch mit lokalen Aufgabenträger*innen zur Minderung der Diskrepanz zwischen ÖPNV-Fahrplänen und Vorlesungszeiten
- 2016: Anschaffung und Testnutzung von E-Fahrzeugen für den Dienstverkehr sowie zur Abwicklung des Güterverkehrs
- WiSe 2016: studentisches Projekt zur Entwicklung einer Mitfahr-App
- 2017: Einrichtung eines Carsharing-Angebots, das im Jahr 2018 auch für den Dienstverkehr genutzt wurde
- 2018: Einführung des Shuttle-Busses zur Überwindung von Tarifgrenzen und Verkürzung der Fahrzeit von Hochschulangehörigen

ERFOLGSFAKTOREN

Ausgehend von den Nachhaltigkeitszielen der Hochschule haben wir erkannt, dass vor allem das Thema Mobilität einen sehr hohen Stellenwert einnehmen sollte. Innerhalb eines Arbeitskreises haben wir die interessierten und fachlich kompetenten Mitarbeiter*innen identifiziert. In einem weiteren Schritt definierten wir die inhaltliche Abgrenzung zu anderen Gremien sowie die organisatorische Integration.

HERAUSFORDERUNGEN

Eine besondere Herausforderung hinsichtlich der Mobilität in ländlichen Räumen ist die hohe Abhängigkeit vom eigenen Pkw. Während die Pkw-Nutzung im ländlichen Raum bundesweit fortlaufend zunimmt, sinkt der Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel dramatisch – z.B. der öffentliche Personennahverkehr sowie der Rad- und Fußverkehr. Die Situation an der Hochschule Furtwangen sah im Jahr 2015 ähnlich aus. Etwa 60% der Mitarbeiter*innen und 50% der Studierenden nutzten im Winter den Pkw. Der Senatsausschuss sowie das daran anknüpfende Modellprojekt standen somit vor der zentralen Herausforderung, über längere Distanzen die Vormachtstellung des Pkw zu reduzieren und ökologisch vorteilhafte Verkehrsträger und deren Akzeptanz voranzubringen.



ÜBERTRAGBARKEIT

Dieses Konzept eines Ausschusses lässt sich ohne großen Aufwand auf andere Hochschulen und Universitäten übertragen. Wichtig ist dabei vor allem, dass alle relevanten Bereiche einer Hochschule bzw. Universität (Fakultäten, Technische Dienste, Rektorat und natürlich Vertreter*innen der Studierenden) einbezogen werden.

EINBLICKE

Wir führen regelmäßig Befragungen bei Studierenden und Mitarbeiter*innen durch, um die geplanten und die durchgeführten Aktivitäten evaluieren zu können.

ZUKUNFTSIDEEN

Hier haben wir sehr viele Ideen im Kopf. Wir wollen, dass der Modal Split deutlich nachhaltiger wird. Aus dieser Motivation heraus sind mittlerweile mehrere (bereits erfolgreiche) Ideen für Forschungs- und Semesterprojekte entstanden. Dazu gehören u.a. das Forschungsprojekt NorOvA (Nutzorientierte Optimierung verkehrlicher Angebote) und das Semesterprojekt zum Thema Pedelec- bzw. Fahrradnutzung im ländlichen Raum am Beispiel des Schwarzwaldes.

MEHR ERFAHREN

Mobilität an der Hochschule Furtwangen: www.hs-furtwangen.de/mobilitaet

Senatsausschuss Mobilität: www.hs-furtwangen.de/gremien-und-organe/senatsausschuesse

Forschungsprojekt NorOvA: www.hs-furtwangen.de/was-uns-bewegt/mobilitaet/forschungsprojekt-norova



• **Mein bewegendster Moment:**

Mit dem Betrieb des Shuttle-Busses haben wir viel Aufmerksamkeit generiert. Dieses Konzept hat gezeigt, dass ÖPNV eine konkurrenzfähige Mobilitätslösung darstellt.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... sich die Mobilität in unserem Land möglichst schnell verändern muss. Dies gilt nicht nur für die Städte, sondern auch für den ländlichen Raum. Der Ausschuss erzeugt viel Kreativität, um gemeinsam mit unseren Studierenden und unseren Mitarbeiter*innen eine nachhaltige Zukunft in puncto Mobilität zu gestalten.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Es ist wichtig, die Stärken der einzelnen Personen und Organisationen (z.B. Fakultäten) genau zu ermitteln. Anhand von Analysen und Befragungen ergeben sich lösungsorientierte Maßnahmen.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

Studierende und Mitarbeiter*innen kommen nicht mehr mit fossil angetriebenen Fahrzeugen an die Hochschule. Der Kollektivverkehr wird dem Individualverkehr vorgezogen. Trotzdem gibt es im ländlichen Raum einen MIV, der jedoch klimaneutral ist.

Kurzinterview mit Koordinator*in

Mobilitätsplattform



Um nachhaltige Mobilität an der ETH Zürich zu fördern, lancierten wir im Frühjahr 2016 die Mobilitätsplattform. Diese koordiniert in den Bereichen Campusmobilität, Dienstreisen und Hindernisfreiheit laufende Aktivitäten und initiiert in Zusammenarbeit mit der Forschung und operativen Einheiten neue Projekte.

Bisherige Erfolge:

- Angebote für ETH-Angehörige im Bereich Campusmobilität, z.B. Elektro-Shuttlebusverbindung „ETH eLink“ zwischen den Standorten, Sharing-Angebote, Verbesserung Veloinfrastruktur
- Projekt „Stay grounded – keep connected“ zur Reduktion von Flugreisen der Hochschulangehörigen

Besteht seit:

Frühjahr 2016

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich

Kontaktdaten für Interessierte:

Dr. Susann Görlinger und Urs Nussbaum
mobilitaetsplattform@ethz.ch
susann.goerlinger@sl.ethz.ch
urs.nussbaum@services.ethz.ch

Die Hochschule in Zahlen:

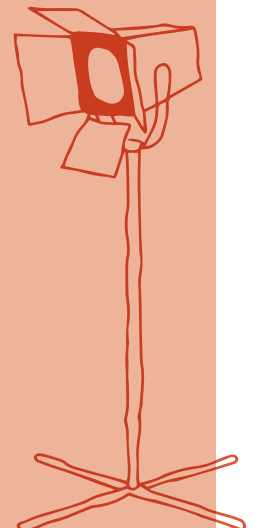
22.200 Studierende, 9.845 Vollzeitäquivalente für Beschäftigte, 16 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Die Rahmenbedingungen des Bundes verpflichten uns zum verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen und der Umwelt. Daher ist Nachhaltigkeit zentral in der Strategie der Hochschule verankert. Die ETH Zürich bildet zudem diejenige Generation der Zukunft aus, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzt. Auf ihrem Campus lebt die Hochschule die Prinzipien der Nachhaltigkeit, indem sie diese in Entscheidungen integriert.

Um die Reduktion der CO₂-Emissionen und des Energieverbrauchs in den Bereichen Campusmobilität und Dienstreisen zu stärken, hat der Vizepräsident für Infrastruktur, Prof. Ulrich Weidmann, im Frühjahr 2016 die Mobilitätsplattform lanciert. Die Mobilitätsplattform bietet Koordination und stellt die zentrale Anlaufstelle für Themen rund um die betriebliche Mobilität dar.

Eines der vorrangigen Themen ist die Reduktion der verursachten Treibhausgasemissionen (THG), die wir im Gebäudebereich bereits durch technische Maßnahmen entscheidend gesenkt haben. Um die Entwicklung datenbasiert beurteilen zu können, erheben wir seit 2006 den THG-Austoß von Dienstreisen. Mit einem Anteil von mehr als 50 % an den gesamten THG-Emissionen der Hochschule fallen dienstliche Flugreisen wesentlich ins Gewicht. Dass technische Entwicklungen die CO₂-Emissionen von Flugreisen deutlich senken, ist aktuell nicht absehbar. Wir erreichen eine THG-Reduktion nur, wenn wir das Reiseverhalten ändern. Aufbauend auf einem Rahmenkonzept hat die Hochschulleitung im Frühjahr 2017 das Projekt „Stay grounded – keep connected“ gestartet, um THG-Emissionen aus Dienstflugreisen zu senken. Damit haben wir die Herausforderung der Reduktion von Flugreisen im Wissenschaftsbetrieb aktiv aufgegriffen und konkrete Reduktionsziele sowie Maßnahmen erarbeitet.

ZIELE

- Reduktion der THG-Emissionen und des Energieverbrauchs in den Bereichen Campusmobilität und Dienstreisen
- Bereitstellung von Mobilitätsangeboten für ETH-Angehörige
- Umsetzung der Vorgaben des „Klimapakets Bundesverwaltung“: u.a. bis Ende 2030 Reduktion der THG-Emissionen um 50 % ggü. 2006, Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge an Neuzulassungen bis 2022 mind. 20 %, Beschaffungsvorgabe für Personenwagen max. CO₂-Ausstoß von 95 g / km, Reduktion CO₂-Emissionen aus Flugreisen pro Kopf um ca. 11 % bis 2025 ggü. Durchschnitt 2016-2018
- Maßnahmen zugunsten von Personen im Rollstuhl oder Personen mit Gehbehinderung

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Die Mobilitätsplattform bündelt als zentrale Anlaufstelle zu Mobilitätsthemen Anfragen und koordiniert diese in Absprache mit den relevanten Stellen. Eine Fülle von Mobilitätsangeboten für ETH-Angehörige und das Projekt zur Reduktion von Flugreisen zielen auf eine Sensibilisierung und eine messbare Emissionsminderung ab. Im Aktivitätsfeld „Campusmobilität“ steht die Mobilität von und zur ETH Zürich sowie zwischen den Standorten im Fokus. Die Mobilitätsplattform engagiert sich für nachhaltige, d.h. CO₂-arme Mobilitätslösungen. Dies beinhaltet die Mitarbeit in Gebietsplanungen sowie das Lancieren von neuen oder verbesserten Dienstleistungen, u.a. im Bereich Elektromobilität und Veloverkehr.

AUFBAU UND INHALT

Die Mobilitätsplattform ist im Bereich des ETH-Vizepräsidenten für Infrastruktur angesiedelt. Die Plattform ist für das Mobilitätsmanagement der Hochschule verantwortlich. In den Schwerpunktfeldern Flugreisen-Reduktion sowie Campusmobilität und Hindernisfreiheit initiieren, koordinieren und setzen wir Projekte und Maßnahmen in Zusammenarbeit mit internen und externen Akteur*innen um. Die Plattform agiert und kommuniziert sowohl national als auch international und treibt den Informationsaustausch und die Kooperationen zu Mobilitätsthemen voran.

ERGEBNISSE

Projekt „Stay grounded – keep connected“ zur Reduktion der Emissionen aus Flugreisen der ETH-Angehörigen:

- Ausgangslage: dienstliche Flugreisen sind für mehr als 50 % der THG-Emissionen der ETH Zürich verantwortlich
- erreichte Personen: partizipativer Prozess mit den ETH-Angehörigen, nationales und internationales Netzwerk, Vorreiterrolle, große nationale und internationale Sichtbarkeit
- Reduktionsziel: Pro-Kopf-Reduktion um ca. 11 % bis 2025 ggü. Durchschnitt der Jahre 2016-2018 (effektive Reduktion ohne Kompensation und Effizienzsteigerung der Airlines)
- Maßnahmenkatalog: u.a. nachhaltige Reiseplanung, Zug statt Flug, virtuelle Konferenzen, CO₂-Steuer (Einnahmen werden in Lehre, Forschung oder Nachwuchsförderung mit Fokus auf CO₂-reduzierende Themen investiert), Monitoring der Emissionsentwicklung
- Events: Infoveranstaltung 2017, Forum mit Vorträgen und Workshops 2020



Angebote für ETH-Angehörige im Bereich Campusmobilität¹:

- Elektro-Shuttlebus „ETH eLink“: Verbindung Zentrum – Hönggerberg, ca. 1 Mio. Fahrgäste/a
- Fahrzeugflotte mit ca. 25% E-/Hybrid-Antrieb
- Sharing: E-Velos, E-Scooter, Zusammenarbeit mit Mobility und Europcar
- Elektroladeinfrastruktur, Veloabstellplätze, -pumpen, -boxen, -werkstatt (öffentlich)
- Verbesserung der Veloroute ETH Zentrum – Hönggerberg (in Kooperation mit Stadt Zürich)

Als öffentlich finanzierte Hochschule nehmen wir unsere Verantwortung wahr, mit der Entwicklung von Konzepten und Lösungsansätzen einen sichtbaren und messbaren Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten und damit Impulse für Wissenschaft, Politik, Gesellschaft und Wirtschaft zu setzen. Durch konkrete Angebote erhalten die ETH-Angehörigen einfachen Zugang zu innovativen Dienstleistungen, die sie erproben und auch in ihren privaten Alltag integrieren können. Das Flugreisen-Projekt erzeugt Bewusstsein für die Herausforderungen und Chancen im Kontext mit Reiseentscheidungen und hat national und international große Vorbildwirkung. Mit der Idee, Flugreisen zu reduzieren, stellt sich die Hochschule offensiv den damit einhergehenden Zielkonflikten: Die wissenschaftliche Exzellenz lebt vom internationalen Austausch, dieser sollte aber umwelt- und ressourcenschonend erfolgen.

VERSTETIGUNG

Die Mobilitätsplattform ist seit ihrer Gründung bei der Hochschulleitung im Bereich des ETH-Vizepräsidenten für Infrastruktur angesiedelt. Es besteht eine enge Zusammenarbeit mit den wissenschaftlichen und operativen Einheiten der Hochschule.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Im Bereich Campusmobilität besteht ein reger Kontakt mit dem Veloverein der Studierenden VELVE sowie dem Student Project House. Die Reduktion der Flugreisen betrifft die Mitarbeitenden und die Studierenden im Rahmen des Curriculums. Die Studierendenvertretung ist außerdem in der Projektsteuerung repräsentiert und durch Treffen und Informationsveranstaltungen involviert.

UMSETZUNG

Campusmobilität

- Mitarbeit in Gebietsplanungen „Masterplan ETH Campus Hönggerberg 2040“, „Hochschulgebiet Zürich Zentrum“ (laufend)
- Verbesserung der Veloroute zw. Standorten

¹ Verkehrsmittelwahl der ETH-Angehörigen 2016: 77% ÖPNV, 14% Velo, 5% Fußgänger, 4% MIV

- seit 3. Quartal 2020: Elektrifizierung der Busverbindung (ETH eLink)
- laufende Elektrifizierung der ETH-Fahrzeugflotte und Ausbau der Elektroladeinfrastruktur
- laufende Umsetzung von Maßnahmen zur barrierefreien Mobilität

Flugreisen-Projekt

- 2016: Rahmenkonzept
- Frühjahr 2017: Beginn partizipativer Prozess zur Erarbeitung von Reduktionszielen und Maßnahmen
- 2018: Festlegung des Reduktionsziels
- 2017/18: Aufbau des neuen Monitoringsystems zur Verbesserung der Datenqualität
- seit 2019: Umsetzung Reduktionsziele und Maßnahmen, inklusive Monitoring
- laufend: Webseite, Factsheets, Hintergrunddokumente, FAQ
- 2018: Kommunikationskonzept
- 2021: Abschluss des Dissertationsprojekts zur Begleitforschung des Flugreisen-Projekts

ERFOLGSFAKTOREN

Die Ansiedlung der Plattform im Bereich des Vizepräsidenten für Infrastruktur (VPIN) unterstreicht die Bedeutung und unterstützt die Umsetzung der Projekte und Vorhaben. Im Bereich des VPIN sind neben der Mobilitätsplattform weitere operative Nachhaltigkeitsthemen und -strukturen (Umweltkommission, Abteilung Immobilien, Umweltbeauftragte bei der Abteilung Sicherheit, Gesundheit und Umwelt) verankert. Von großer Bedeutung für den Erfolg der Mobilitätsplattform ist die Zusammenarbeit mit anderen Einheiten innerhalb der ETH. Essenziell sind partizipative Ansätze, die möglichst viele Hochschulangehörige involvieren, sowie die Kooperation mit Akteur*innen außerhalb der Hochschule (Verkehrsbetriebe, Anbieter*innen von Mobilitätsdienstleistungen, andere Hochschulen, Unternehmen). Gerade beim Flugreisen-Projekt hat sich gezeigt, dass nur eine gut balancierte Mischung aus einerseits Initiativen der Leitungsebene und andererseits dezentraler Erarbeitung von Reduktionszielen und Maßnahmen zum Erfolg führen kann.

HERAUSFORDERUNGEN

Die Aktivitäten der Mobilitätsplattform sind von einer Vielzahl von Schnittstellen mit internen und externen Akteur*innen geprägt. Dazu braucht es einen guten Informationsfluss – das Klären von Verantwortlichkeiten ist von großer Bedeutung. Das Flugreisen-Projekt betrifft bspw. übergreifend Lehre, Forschung und Teile der Verwaltung. Es weist eine hohe Komplexität auf und kann kaum

auf Erfahrungen aufbauen. Ein solches Projekt ist eine enorme Herausforderung, da es in einem kompetitiven Umfeld eine Verhaltensänderung sowie langfristig einen Wertewandel des Wissenschaftsbetriebs anstrebt. Es gilt, internationalen Austausch wenigstens zum Teil von Flugreisen zu entkoppeln. Das bedeutet, Reiseentscheidungen zu hinterfragen. Im Projekt nehmen wir Bedenken und Vorbehalte der Wissenschaftler*innen und Studierenden ernst und suchen gemeinsam nach Lösungen.

Auch wenn ein partizipatives Vorgehen zeitaufwändig und kommunikationsintensiv ist, lohnt sich der Einsatz. ETH-Mitarbeitende aus allen Fakultäten und Einheiten sowie Studierende sind involviert. Die Projektleitung versorgt sie mit Informationen, Daten und Materialien und aktiviert über Events und Arbeitsgruppen.

Die Campusmobilität weist eine große Dynamik auf (Sharing-Angebote, E-Mobilität). Das erfordert eine hohe Bereitschaft, neue Themen und Angebote zu prüfen, Pilotbetriebe zu starten und ggf. auch wieder zu beenden („Trial and Error“).

ÜBERTRAGBARKEIT

Die Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle für das Mobilitätsmanagement eignet sich zur Übertragung auf andere Hochschulen als wirkungsvolles Instrument zur Bündelung der vielfältigen Themen, Akteur*innen und Aktivitäten im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Die Erfahrung zeigt, dass eine Kombination von Top-Down- und Bottom-Up-Ansatz entscheidend ist. Es braucht die Unterstützung der Hochschulleitung – sowohl institutionell als auch finanziell – ebenso wie die Einbindung der Hochschulangehörigen aus Forschung, Lehre, Verwaltung und Betrieb.

EINBLICKE

„Die Wissenschaft genießt hohes Vertrauen in Gesellschaft und Politik, zugleich erwarten diese aber von den Universitäten, dass sich die wissenschaftlichen Postulate auch im Verhalten der Forscher*innen spiegeln. Wenn die Postulate und das Verhalten zu weit auseinandergehen, ist unsere Glaubwürdigkeit gefährdet.“ (Prof. Dr. Ulrich Weidmann, ETH-Vizepräsident für Infrastruktur über das Flugreisen-Projekt)

„Das ETH-Projekt findet in Hochschulkreisen und in der Wirtschaft Beachtung: Sowohl in der Schweiz als auch international haben sich in den vergangenen zwei Jahren institutionelle Netzwerke von Universitäten gebildet, die alle den CO₂-Ausstoss dienstlicher Flugreisen senken wollen.“ (Dr. Susann Görlinger, Co-Leiterin Mobilitätsplattform und Leiterin des Flugreisen-Projekts)



• Mein bewegendster Moment:

Im Rahmen einer WTO-Ausschreibung für den ETH-Link, der als interner Pendelbus unsere beiden Hauptcampus verbindet, konnten wir durch eine hohe Gewichtung von Nachhaltigkeitskriterien – primär CO₂-Emissionen – einen Umstieg von dieselbetriebenen Bussen auf rein elektrische Busse ohne Oberleitungen erreichen.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... wir nur mit einem rücksichtsvollen Umgang mit unseren Ressourcen eine Zukunft haben.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Für die ETH Zürich hat sich die Mischung aus Top-down-Unterstützung der ETH-Leitung und die Bottom-up-Umsetzung durch die Beteiligten sehr bewährt. Kulturwandel zu initiieren, braucht aber einen langen Atem.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

Wir haben gemeinsam die Emissionen auf Netto-Null gebracht.

Urs Nussbaum (Fragen 1,2), Susann Görlinger (Fragen 3,4).

ZUKUNFTSIDEEN

Der Ausbau virtueller Arbeitsmöglichkeiten und des Homeoffice bietet ein lukratives Potential für die Verkehrsvermeidung. Weiterhin ist im Bereich Campusmobilität die weitere Stärkung der emissionsarmen Mobilität, v.a. durch den ÖPNV und den Langsamverkehr, ein wichtiges Ziel.

Ein Ziel des Flugreisen-Projekts ist es, dass alle Bereiche der ETH Zürich ihre Maßnahmen zur Reduktion von Flugreisen implementieren („Mainstreaming“). Eine zentrale zukünftige Aktivität im Flugreisen-Projekt stellt die Sammlung und Verfügbarmachung von Best Practice-Beispielen der Flugreisen-Reduktion dar. Damit nimmt die Projektleitung u.a. den Input von Teilnehmer*innen am „Forum“ 2020 auf. Wir wollen Reisende zur Auswahl des ökologisch sinnvollsten Verkehrsmittels motivieren und durch entsprechende Rahmenbedingungen darin unterstützen. Als aktivierende Botschaften möchten wir „Testimonials“ in Form von Video-Clips produzieren.

MEHR ERFAHREN

Webseite: www.ethz.ch/mobilitaet

Mobilitätsmanagement an Hochschulen

von Katharina Schmitt und Ulrike Reutter

Universitäten und Hochschulen: verkehrserzeugende Einrichtungen mit vielfältigen Mobilitätsanforderungen

Hochschulen und Universitäten leben von der Mobilität ihrer Mitglieder und erzeugen damit Verkehr. Sie bringen als Forschungs- und Bildungseinrichtungen mit ihren Studierenden und Professor*innen, als Großarbeitgeber für Mitarbeiter*innen in Wissenschaft, Technik und Verwaltung, als Orte für Politik- und Kulturveranstaltungen, für Tagungen und Kongresse tagtäglich viele Tausend Menschen zusammen. Gleichzeitig umfasst der Kosmos Hochschule mit seinen Studierendenwerken, deren Mensen und Wohnheimen sowie mit häufig angegliederten Forschungseinrichtungen weitere eigenständige Wirtschaftsunternehmen, die wiederum Berufsverkehre, Liefer- und Besucherverkehre nach sich ziehen. Speziell die oftmals angegliederten Studierendenwohnheime sowie Sportanlagen, Restaurants oder Kneipen im Umfeld von Hochschulen bedeuten zusätzliche Freizeit- und Einkaufsverkehre.

Alleine die Personenverkehre, die durch eine Hochschule entstehen, sind sehr speziell. Zwar sind sie, wie auch bei vielen Betrieben, zumeist auf einen oder auch mehrere Standorte ausgerichtet, im Unterschied zu einem „normalen Betrieb“ sind die zeitliche Verteilung und die Verkehrsmittelnutzung aber äußerst vielfältig. Zum Beispiel:

- Hochschulen und ihr Umfeld sind das Ziel von sowohl täglichen Wegen als auch einer bedeutenden Anzahl von Wochenend-Pendler*innen;
- der erzeugte Verkehr unterliegt dem Rhythmus aus Vorlesungszeiten und vorlesungsfreien Zeiten;
- hohe Anteile von sowohl Fußwegen oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen als auch – gerade bei regional bedeutsamen Hochschulen – häufig täglich weite Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem privaten Auto bewältigt werden;
- über den gesamten Tag verteilte Arbeits-, Studien- und Veranstaltungszeiten, die oft bis in die Abendstunden hineinreichen;
- notwendige alltägliche Pendelverkehre von Studierenden und Mitarbeiter*innen zwischen verschiedenen Hochschulstandorten und -einrichtungen;
- insbesondere unter Wissenschaftler*innen häufige nationale wie internationale Dienstreisen.

Beeinflusst wird die alltägliche Verkehrsmittelwahl dabei maßgeblich von äußeren Rahmenbedingungen, wie dem Angebot eines Semester- oder Firmentickets, der infrastrukturellen Ausstattung mit Fuß- und Fahrradwegen sowie -abstellanlagen oder aber der Anzahl an bewirtschafteten oder gar kostenfreien Pkw-Parkplätzen, wie sie noch an vielen Hochschulstandorten in Deutschland zur Verfügung stehen.

Mobilitätsmanagement: ein Instrument der Verkehrswende!

Wie können wir nun diese Vielfalt an durch Universitäten und Hochschulen erzeugtem Verkehr in einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Art und Weise bewältigen? Wer sind die Akteur*innen und welche Maßnahmen gilt es zu entwickeln und umzusetzen?

Hier setzt das Instrument des Mobilitätsmanagements an. Es hat zum Ziel, den Personenverkehr so zu beeinflussen, dass er effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger wird. Das Besondere sind vor allem Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Service und Marketing. Sie helfen den Verkehrsteilnehmer*innen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern. Dabei übernehmen Akteur*innen wie z.B. Betriebe, Wohnungsunternehmen, Schulen oder eben Hochschulen Verantwortung für den durch sie verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben und -anbieter*innen. Mobilitätsmanagement eröffnet durch eine Vielzahl von Maßnahmen Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos und stärkt so den Umweltverbund. Davon profitieren alle Beteiligten: die Verkehrsteilnehmer*innen genauso wie die Hochschulen selbst, die Kommunen und die Mobilitätsanbieter.

Mobilitätsmanagement bietet den Universitäten und Hochschulen die Chance der direkten Gestaltbarkeit der täglichen Wege zur Arbeit bzw. Ausbildung, der Pendlerwege zwischen den Standorten sowie der Dienstreisen. Es trägt nicht nur zur Kosteneinsparung auf vielen Ebenen bei, sondern auch zum lokalen Umwelt- und globalen Klimaschutz. Die Herausforderung besteht darin, dass die Akteur*innen an den Hochschulen und Universitäten sehr heterogen sind: auf der einen Seite die Gesamtleitung durch ein Präsidium oder Rektorat mit der angeschlossenen zentralen Verwaltung, auf der anderen Seite

die Fakultäten bzw. Fachbereiche, die den direkten Kontakt zu Studierenden und den wissenschaftlichen Mitarbeiter*innen haben. Ein Erfolgsfaktor für ein gelungenes Mobilitätsmanagement an Hochschulen ist das „Dahinterstehen und Engagement“ von der Spitze bis hin zu den einzelnen, zum Teil recht unabhängig agierenden Fakultäten bzw. Fachbereichen.

Dabei spielt auch die sich vermittelnde „Mobilitätskultur“ an einer Hochschule eine Rolle. Diese kann zunehmend zu einem Image- und Wettbewerbsfaktor für die Gewinnung hochqualifizierter Arbeitskräfte sowie zukünftiger Studierender werden. Insgesamt können wir mit Mobilitätsmanagement ökonomische, soziale und ökologische Vorteile für Hochschulen und ihre Mitarbeiter*innen sowie Studierenden, für Städte und Quartiere, für Umwelt und Gesellschaft erzielen.

Was könnten Hochschulen heute schon tun, was muss sich längerfristig ändern?

Der Maßnahmenbereich ist vielfältig. Auch an Universitäten und Hochschulen gilt, dass die Kombination von verschiedenen Pull- und Push-Maßnahmen den Studierenden und Beschäftigten eine Vielzahl von Möglichkeiten anbieten kann, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds auf den periodischen und aperiodischen Wegen zu wählen. Ein strategisches Mobilitätsmanagement mit all seinen Ansatzpunkten und Hebeln kann dies fördern.

Da Hochschulen und Universitäten als Bildungseinrichtungen ganz besonders einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung verpflichtet sein sollten, sollten sie auch das Thema Mobilität auf ihre Agenda setzen und mit dem Prozess des Mobilitätsmanagements beginnen. Und da dies kein Selbstläufer ist, braucht es selbstverständlich auch personelle und finanzielle Ressourcen. Wir können Mobilitätsmanagement an Hochschulen nur erfolgreich umsetzen, wenn die Hochschulen diesen Prozess aktiv unterstützen.

Dazu muss seitens der Hochschulen vor allem die Bereitschaft vorhanden sein, etwas verändern zu wollen. Dabei sollten sie bereits früh im Gesamtprozess, der sich über einen längeren Zeitraum hinziehen kann, damit beginnen, sichtbar und für alle positiv erlebbar, erste Maßnahmen umzusetzen. Damit wird bei allen Beteiligten und den Verkehrsteilnehmer*innen Akzeptanz geschaffen und Freude geweckt, aktive Mobilität auszuprobieren und selbst etwas zur Verbesserung der Verkehrssituation beizutragen.



Foto: Dominik Schmitt

KATHARINA SCHMITT

hat an der Bergischen Universität Wuppertal Verkehrswirtschaftsingenieurwesen studiert und im Jahr 2015 ihr Studium mit dem Abschluss Master of Science erfolgreich beendet. Seit 2015 ist sie wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement an der Bergischen Universität Wuppertal und arbeitet dabei unter anderem an ihrer Promotion mit dem Thema „Mobilitätsmanagement an Hochschulen – Entwicklung einer Leitlinie zur erfolgreichen Implementierung von Maßnahmen aus dem Mobilitätsmanagement“.



Foto: Sebastian Jarych

PROF. DR. ULRIKE REUTTER

hat 1995 an der TU Dortmund zum autofreien Leben in der Stadt promoviert und war von 1986 bis 2011 an einem außeruniversitären Forschungsinstitut beschäftigt. Seit 2011 ist sie Professorin, zunächst an der TU Kaiserslautern und seit 2015 als Leiterin des Lehr- und Forschungsgebietes Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement an der Bergischen Universität Wuppertal. Sie ist u.a. die Sprecherin des Wissenschaftlichen Beirats des VCD e.V.

MOVE

Mobilitäts- & Verkehrsstrategie



Foto: RUB, Marquardt

Die Ruhr-Universität Bochum hat ein Mobilitätsmanagement mit dem Grundsatz eingeführt und etabliert, eine gleichwertige Teilnahme aller Verkehrsteilnehmer*innen am Verkehr zu ermöglichen. Weiterhin soll dem Wunsch von Studierenden und Beschäftigten nachgekommen werden, den Umweltverbund vermehrt zu nutzen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Bisherige Erfolge:

- Veränderung des Modal Splits: sinkender Anteil von Autofahrten und gleichzeitig wachsender Anteil des Umweltverbunds (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV)

Besteht seit:

2012, verstetigtes Projekt

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Ruhr-Universität Bochum

Kontaktdaten für Interessierte:

Lea Gemmeke, lea.gemmeke@uv.rub.de

Die Hochschule in Zahlen:

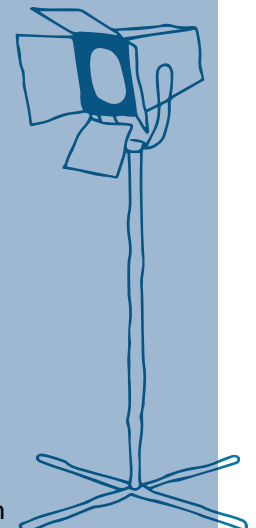
43.000 Studierende, 5.800 Beschäftigte, 20 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierende
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Bereits im Jahr 2011 waren der Hauptzubringer des ÖPNV zur Universität, die U35, und der auf dem Campus verfügbare Parkraum an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Gleichzeitig stand in Nordrhein-Westfalen der doppelte Abiturjahrgang vor der Tür. Die Ruhr-Universität Bochum (RUB) hatte zugesagt, über 4.500 zusätzliche Studierende aufzunehmen. Dies bedeutete eine große organisatorische Herausforderung, ebenso im Bereich Verkehr. So bestanden die Optionen, entweder zusätzlichen Parkraum zu schaffen oder in Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu investieren.

Die eingesetzte Projektgruppe RUB.2013 initiierte daraufhin das Projekt MOVE. Eine Anfang 2012 durchgeführte Mobilitätsbefragung brachte grundlegende Informationen. Die Ergebnisse zeigten u.a. den Bedarf an gesicherten Fahrradabstellanlagen und den Wunsch vieler Teilnehmer*innen, vermehrt das Fahrrad oder den ÖPNV zu nutzen. Zudem stellte sich heraus, dass Studierende im Wohnheim häufig kein Fahrrad besitzen. Anhand der Ergebnisse definierten wir Ziele und entwickelten eine Strategie, woraus wir Maßnahmen ableiteten und umsetzten. Das Rektorat verabschiedete 2013 die Mobilitäts- und Verkehrsstrategie MOVE. Nach Abschluss dieses Projekts verstetigten wir MOVE als ein Bestandteil des Baudezernats der Universitätsverwaltung. Mithilfe einer erneuten Befragung (2014) evaluierten wir die bisherigen Maßnahmen und entwickelten die Strategie unter dem Titel MOVE 2020 weiter.

ZIELE

MOVE verfolgt zwei Handlungsprinzipien: Allen Verkehrsteilnehmenden soll eine gleichwertige Teilnahme am Verkehr ermöglicht werden, ohne einzelne Gruppen zu übervorteilen. Überdies soll der Wunsch von Studierenden und Beschäftigten aufgegriffen werden, den Umweltverbund stärker zu nutzen, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

MOVE 2013 zeichnet sich durch kurzfristige Ziele aus, die konkret die Herausforderungen des doppelten Abiturjahrgangs adressierten:

- Reduktion Nachfrage Parkmöglichkeiten
- Reduktion Auslastung ÖPNV zu Stoßzeiten
- Reduktion von Problemen des zu erwartenden zusätzlichen Pendelverkehrs
- stärkere Berücksichtigung nachhaltige Mobilitätskultur bei baulicher Campuserweiterung

MOVE 2020 beinhaltet langfristige Ziele:

- Verstetigung, Optimierung und Ausbau bereits umgesetzter Maßnahmen und Angebote
- Verbesserung Barrierefreiheit und Wegequalität
- Erhöhung Fahrradanteil auf Campus durch or-

ganisatorische & infrastrukturelle Maßnahmen; verbesserte Rad-Erreichbarkeit der Universität

- Verbesserung der ÖPNV-Situation
- Reduktion Nachfrage nach Parkraum für Pkw durch gute Alternativangebote
- Stetige Nutzung der Campussanierung zur Verbesserung der Basisinfrastruktur

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

MOVE richtet sich an alle Studierenden und Beschäftigten der RUB. Die Strategie gliedert sich in sechs Handlungsfelder: zu Fuß / Campus, Fahrrad, ÖPNV, MIV und Wohnen sowie Kommunikation und Information als Querschnittsaufgabe. Sie adressiert insbesondere den Anreiseverkehr und die Mobilität auf dem Campus. MOVE fördert nachhaltige Mobilität durch Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Umweltverbunds (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV). Erreichbarkeit und Fortbewegung auf dem Campus sollen durch eine verbesserte Infrastruktur, neue Angebote und begleitende Kommunikationsmaßnahmen nachhaltig verbessert werden.

AUFBAU UND INHALT

MOVE ist in der Universitätsverwaltung im Dezernat für Bau und Liegenschaften in der Abteilung Strategische Campuserweiterung verankert. Zwei unbefristete Vollzeitstellen stellen die Umsetzung und Weiterentwicklung sicher. Das Team ist mit vielen anderen Bereichen der Universitätsverwaltung vernetzt, z.B. mit dem Betrieb, dem Gesundheitsmanagement und der Kommunikation.

Darüber hinaus werden in einem regelmäßigen Jour Fixe weitere Gremien und Akteure der Universität sowie die Stadt Bochum beteiligt. Im Einzelnen sind dies:

- Allgemeiner Studierendenausschuss (AStA)
- Personalräte
- Schwerbehindertenvertretung
- Gleichstellungsbeauftragte
- Betrieb (Infrastrukturelles Gebäudemanagement, zuständig u.a. für Verkehrssicherung)
- Stadt Bochum

ERGEBNISSE

Wir konnten bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umsetzen wie z.B.:

- **zu Fuß / Campus:** Einführung eines Wegeleitsystems mit barrierefreier Alternativbeschilderung; Bau von Rampenanlagen für eine bessere Durchlässigkeit des Campus für Rollstuhlfahrende, Radfahrende und Personen mit Kinderwagen; Erstellung eines neuen Campusplans
- **Fahrrad:** Einführung und Ausbau des Fahrradverleihsystems metropolradruhr mit 17 Stationen auf dem Campus, Kooperationen



mit Akademischem Förderungswerk und Stadt zum Aufbau von 29 weiteren Stationen sowie mit AStA zur Vereinbarung eines besonders attraktiven Tarifs für Studierende; Ersatz alter „Felgenbrecher“ durch über 450 neue Anlehnbügel; Neubau von acht Fahrradboxen für 180 Räder; Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr; Ausbau eines Zweirichtungsradweges als Protected Bikelane; kleinere bauliche Infrastrukturmaßnahmen zur besseren Durchlässigkeit Campus für Radverkehr; Aufstellung von Fahrradreparaturstationen; Einführung Alternative zum Fahrradleasing; Teilnahme an Fahrradaktionen wie Stadtradeln zur Sensibilisierung und Aktivierung; Campus- und Anfahrtsplan für Radfahrende

- **ÖPNV:** Anpassung von Vorlesungszeiten, um Stoßzeiten des ÖPNV zu entzerren; Ergänzung zum Firmenticket für die angrenzenden Verkehrsverbünde; übertragbare ÖPNV-Tickets für Dienstgänge im Stadtgebiet
- **MIV:** Bewerbung des Pendlerportals für Fahrgemeinschaften; Erstellung von Parkplatzplänen für eine bessere Auffindbarkeit der Parkplätze
- **Kommunikation & Information:** Webseite mit Informationen zur Anreise und zu MOVE; Plakate und Flyer; Newsletter; Mobilitätsinformationen in der RUB-App; Informationsstände bei der Immatrikulation, beim Sommerfest o.Ä.; Artikel und Berichte über das Newsportal der RUB; Durchführung von Aktionstagen

Regelmäßige Auswertung messbarer Maßnahmen:

- hohe Ausleihzahlen Fahrradverleihsystem metropolradruhr (in Bochum 83.000 bis 125.000 Ausleihen pro Jahr seit 2015)
- hohe Auslastung Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradständer und -boxen)
- positive Veränderung des Modal Splits 2012 bis 2014: Anteil MIV bei Beschäftigten -8,3 %P und bei Studierenden -9,6 %P, zugleich ÖPNV-Anteil +4,7 %P bzw. +7,9 %P sowie Anteil Radverkehr +1,6 %P bzw. +1,2 %P; auch vermehrte Nutzung intermodaler Verbindungen, wie Kombination ÖPNV und Fahrrad +0,6 %P bzw. +0,5 %P

MOVE hat zudem wertvolle Beiträge für die Campuserwicklung und die allgemeine Verkehrsplanung in Bochum geleistet: Gemeinsam mit der Hochschule Bochum, der Hochschule für Gesundheit, der Stadt und dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW wurde ein integriertes Mobilitätskonzept für den Campus entwickelt. Dieses Konzept bildet zukünftig den Rahmen für die kurz-, mittel- und langfristige Koordination von verkehrsplanerischen Maßnahmen im Campusareal. Überdies ist die RUB festes Mitglied im Beirat Mobilität der Stadt Bochum. So hat die RUB auch am Bewerbungsantrag der Stadt um die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW mitgewirkt.

VERSTETIGUNG

MOVE war als Projekt angelegt und wurde dann verstetigt. Das MOVE-Team entwickelt kontinuierlich die Strategie weiter. Die Fortführung ist dank fester Stellen in der Uni-Verwaltung gesichert. Das Team übernimmt die gesamte Projektkoordination sowie die Abstimmung mit internen und externen Akteur*innen. Neben dem Mobilitätsmanagement sind auch das Energiemanagement sowie das Nachhaltigkeitsbüro in der Abteilung der Strategischen Campuserwicklung angesiedelt, wodurch ein enger interdisziplinärer Austausch in verschiedenen Nachhaltigkeitsbereichen stattfindet.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

- 2012, 2014 und 2019 Durchführung Mobilitätsbefragungen: In diesem Kontext war es allen Studierenden und Beschäftigten möglich, ihre eigenen Erfahrungen mitzuteilen und Anregungen einzubringen. Die Befragungen sind die Grundlage der Strategie.
- Die Einführung und Etablierung des Fahrradverleihsystems metropolradruhr erfolgte in enger Zusammenarbeit zw. AStA und Verwaltung.
- Ein Seminar am Geographischen Institut begleitete 2014 die Fortschreibung der Strategie.
- Die Studierendenschaft ist Teil des MOVE-Jour Fixes, in dem auch weitere Gremien der RUB vertreten sind.

UMSETZUNG



- Sommer 2011: Entscheidung für Mobilitätsmanagement im Rahmen des Projekts zum doppelten Abiturjahrgang
- Januar 2012: Durchführung der 1. Mobilitätsbefragung durch Projektgruppe RUB.2013
- 1.HJ 2012: Aufstellung der Strategie durch die Projektgruppe RUB.2013
- Sommer 2012: Rektorat beschließt Strategie
- Sommer 2013: Verstetigung des Projekts durch dauerhafte Integration in Baudezernat
- Januar 2014: Durchführung der 2. Mobilitätsbefragung durch das MOVE-Team
- 2014: Fortschreibung Strategie in Kooperation mit Seminar am Geographischen Institut
- Mai 2014: zweite Vollzeitstelle verstärkt Team
- Januar 2015: Verabschiedung der fortgeschriebenen Strategie durch das Rektorat
- Juli 2019: Durchführung der 3. Mobilitätsbefragung in Kooperation mit Forschungsprojekt

ERFOLGSFAKTOREN

Die Initiierung des Projekts erfolgte aufgrund der akuten Problemlage, die durch den doppelten Abiturjahrgang ausging. Durch den Handlungsdruck war die Universität bereit, MOVE zu entwickeln,



eine Finanzierung sowie festes Personal mit ausreichend zeitlichen Ressourcen für das Projekt bereitzustellen. Die Verabschiedung der Strategie durch das Rektorat ist ein wichtiges Argument bei der Gewinnung von Kooperationen. Durch die Langfristigkeit der Strategie ist auch die Umsetzbarkeit von größeren und zeitintensiven Projekten gesichert. Die Beteiligung interner und externer Akteure ist dabei hilfreich und notwendig, insbesondere um große Maßnahmen umsetzen und betreiben zu können. Dabei dienen Gremien wie Personalräte oder Studierendenvertretung als Förderer von Akzeptanz innerhalb der RUB und als Multiplikatoren bei der Informationsverbreitung. An der RUB ist ein generelles Interesse an Mobilitätsthemen vorhanden, sodass sich die Gremien gerne einbringen. Durch den Jour Fixe findet dazu ein regelmäßiger Austausch statt.

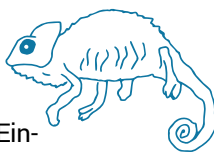
Eine umfassende, zielgruppenspezifische Kommunikationsarbeit hat sich als wichtiges Element bestätigt, um Maßnahmen und Angebote bei potentiellen Nutzer*innen bekannt zu machen.

HERAUSFORDERUNGEN

Wie andere Universitäten ist auch die RUB nicht Eigentümerin, sondern lediglich Mieterin der Uni-Gebäude. Daher ist bei allen baulichen Maßnahmen immer die Abstimmung mit dem Eigentümer (BLB NRW) erforderlich. Zudem sind wir an das Tarifrecht des Landes gebunden, was (fast) keine Barlohnnumwandlung vorsieht. Somit ist bspw. das beliebte Fahrradleasing mittels Entgeltumwandlung nicht möglich. Neben den externen Faktoren bestehen auch hochschulinterne Herausforderungen: Einige Mobilitätsbereiche liegen außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereichs. Hier ist man auf die Zusammenarbeit mit den zuständigen Abteilungen angewiesen.

ÜBERTRAGBARKEIT

Auch an anderen Hochschulen kann die Einführung und Etablierung eines Mobilitätsmanagements, z.B. in Form einer Mobilitäts- und Verkehrsstrategie, erfolgen. Durch die aktuell sehr präsenten Debatten um Klimaschutz und Mobilitätswende lässt sich ein deutlicher Handlungsbedarf ableiten, um finanzielle Mittel für festes Personal sowie für die Umsetzung und den Betrieb von Maßnahmen bereitzustellen.



EINBLICKE

„Nachhaltigkeit und Verkehr müssen keine Gegensätze sein. Das Mobilitätsmanagement bietet viele Möglichkeiten, den Umweltverbund zu stärken.“



Mein bewegendster Moment:

Die schönen Momente sind meistens die kleinen Dinge: Eine Mail mit einem „Danke für eure Arbeit“ freut mich besonders. Zudem motiviert es sehr, wenn die Evaluation zeigt, dass die Maßnahmen wirken.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... man mit Mobilitätsmanagement auf vielen Ebenen positive Effekte erzielen kann: Gesundheitsförderung, Minderung der Umweltbelastungen, Reduzierung des Parksuchverkehrs und des Parkdrucks und eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Uni sind nur einige Beispiele. Es ist außerdem wichtig und notwendig, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Eine Strategie, die Legitimation durch die Hochschulleitung und festes Personal sind unserer Erfahrung nach der Schlüssel zum Erfolg.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

Eine nachhaltige Hochschule 2050 ist grün, gesund und lädt zur Bewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad ein.

Kurzinterview mit Koordinator*in

ZUKUNFTSIDEEN

MOVE wird auch über 2020 hinaus stetig weiterentwickelt: Vorhandene Maßnahmen werden verbessert und sinnvoll ausgebaut. Es gibt einige Bereiche des Mobilitätsmanagements, die bislang nicht Teil der Strategie sind, die aber im Rahmen einer ganzheitlichen Nachhaltigkeitsstrategie betrachtet werden könnten.

Da sich die RUB mitten in der Campussanierung befindet, gibt es auch zukünftig immer wieder neue Anknüpfungspunkte, um die Mobilität auf dem Campus zu verbessern. Darüber hinaus baut die RUB einen neuen Standort auf dem ehemaligen Opel-Gelände MARK 51*7 auf. Hierfür erarbeiten wir derzeit gemeinsam mit der Stadt und weiteren Akteur*innen ein Verkehrskonzept für eine nachhaltige Anbindung an den Campus. Außerdem bietet sich die einmalige Gelegenheit, Maßnahmen des Mobilitätsmanagements von Anfang an zu integrieren.

MEHR ERFAHREN

Webseite und Download Strategie MOVE 2020:
www.rub.de/move

Intelligenter Parkraumzugang



Die Effizienz der Parkraumbewirtschaftung zeigt sich an der TU Darmstadt für Dauerparker*innen über eine Mobilitätskarte. Das Angebot flexibler Parkzeiten (stundenweise bis max. 1 Tag) bietet die Möglichkeit, vorzureservieren sowie eine automatisierte Gebührenabrechnung mit einem externen Zahlungsdienstleister durchzuführen. Dafür kommt ein eigens entwickeltes Zugangssystem zum Einsatz, das aus einer App und einer Parkbügelsteuerung besteht. Diese Steuerung lässt sich innerhalb der Reservierungszeit über die App benutzen.

Bisherige Erfolge:

- Effizienzsteigerung der Parkraumnutzung
- neue, zukunftsfähige Technik
- Minimierung des Verwaltungsaufwands

Besteht seit:

Technik seit 2017 verfügbar, Pilotprojekt 2020

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Technische Universität Darmstadt
Green Mobility Solution

Kontaktdaten für Interessierte:

Edgar Dingeldein, edgar.dingeldein@tu-darmstadt.de,
+49 (0)6151 16-25904
Torsten Uhlig, torsten.uhlig@kom.tu-darmstadt.de,
+49 (0)6151 16-20897

Die Hochschule in Zahlen:

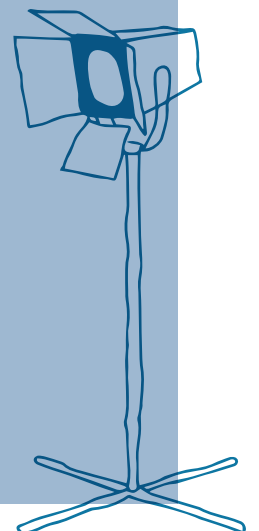
25.000 Studierende, 5.000 Beschäftigte
13 Fachbereiche

Hochschulbereich

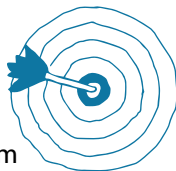
- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT



Seit 2013 betreibt die TU Darmstadt auf ihrem Grundstück eine fast flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Aufgrund steigender Mitgliederzahlen (Studierende von 18.000 auf 28.000, Beschäftigte von 3.000 auf 4.500 innerhalb weniger Jahre) sowie aufgrund von Neubauten wuchs der Druck auf Parkmöglichkeiten. Um die Parkraumbewirtschaftung umzusetzen, entwickelten wir für die Beschäftigten eine Mobilitätskarte. Diese kombiniert eine Parkberechtigung mit einem Jobticket. Für die Parkberechtigung gibt es zwei preisliche Kategorien: Standard (alle Parkplätze und ein großes Parkhaus im Bereich Stadtmitte ohne Anspruch auf Stellplatz) und Premium (Tiefgaragen mit festen Stellplätzen). Beim Jobticket gibt es fünf Entfernungskategorien, von denen die erste (Stadt Darmstadt) als Standard in jeder Mobilitätskarte enthalten ist. Wer also eine Parkberechtigung erwirbt, hat immer das Standard-Jobticket ohne Aufpreis dabei. Umgekehrt beinhaltet ein Jobticket immer auch die Standard-Parkberechtigung. Für die Studierenden, die schon seit den 1990er Jahren über ein Semesterticket verfügen und damit den gesamten Nahverkehr in Hessen nutzen können, entwarfen wir zwei Angebote zum Parken: Eine Jahresparkberechtigung im Parkhaus Lichtwiese zu einem gegenüber den Beschäftigten reduzierten Preis sowie Monatsberechtigungen für die Stellplätze mit Parkscheinautomat (15 €/Monat).

Durch die Einführung des kostenlosen, landesweit gültigen ÖPNV-Jahrestickets für alle Beschäftigten des Landes Hessen zum Januar 2018 entfiel das Jobticket der TU Darmstadt, weil alle Beschäftigten das LandesTicket Hessen kostenfrei erhalten. Seitdem verkaufen wir nur noch Parkberechtigungen, deren Mindestlaufzeit aus verwaltungstechnischen Gründen drei Monate beträgt. Für Beschäftigte, die nur gelegentlich mit dem Pkw an die TU Darmstadt kommen sowie für Gäste hatte die Universität kein Angebot (stundenweise oder einzelne Tage). Zudem gab es über den Campus verteilt einige Stellplätze, für die eine Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten oder eine Schrankenanlage nicht umsetzbar bzw. nicht wirtschaftlich war.

Die Eigenentwicklung (Idee des Baudezernenten und Umsetzung durch das Fachgebiet Multimediakommunikation) von fernbedienbaren Parkbügeln, die innerhalb eines reservierten Zeitraums per Handy-App bedienbar sind, konnte die o.g. Anforderungen an ein Erweiterungssystem für die Parkraumbewirtschaftung schließen. Durch die Möglichkeit, den Stellplatz bei Reservierung per externen Finanzdienstleister zu bezahlen, minimieren wir unseren Verwaltungsaufwand.

ZIELE

Pilotprojekt mit Einzelstellplätzen (mit Klappbügel) und einem Parkhaus, an dessen Schrankensystem wir die Technik zur Handy-Steuerung bis Ende 2020 ergänzen. Es dient vor allem dazu, das Reservierungs- und des Bezahlsystem zu erproben und soll uns zudem Aufschlüsse über die zu erwartende Frequentierung bzw. Akzeptanz und Hemmnisse geben.

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Die Nutzung von „Book-n-Park“ bringt a) ökologische, b) ökonomische und c) soziale Vorteile mit sich:

- weniger Suchfahrten, dadurch Senkung Abgasbelastung und weniger Lärm auf Campus (a)
- Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung, die wir zielgerichtet zur Verbesserung der hochschuleigenen Infrastruktur nachhaltiger Verkehrsmittel einsetzen können; geringere Kosten durch personalgeführte Verwaltung; effiziente Nutzung des knappen Guts Parkraum durch mögliche Mehrfachnutzung eines Platzes aufgrund stundengenaue Reservierung (b)
- stressfreie bedürfnisorientierte Parkplatzwahl; Planungssicherheit bei Terminen; Reduzierung der Unfallgefahr auf dem Campus durch Wegfall des Parksuchverkehrs (c)

Das System ergänzt die bereits erfolgreich eingeführte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung an der TU Darmstadt. Zusätzlich zu Zeitkarten und öffentlich zugänglichen Stellplätzen, die über Parkscheinautomaten laufen, ergeben sich weitere Parkplätze: Die „Book-n-Park“-App schafft die Möglichkeit, auch solche Flächen zu bewirtschaften, die aufgrund ihrer Lage und Anzahl bisher nicht im System auftauchten. Für die Nutzung wird außer der App keine besondere Hard- oder Software benötigt. Die Technik funktioniert über alle gängigen Endgeräte in marktüblicher Form.

AUFBAU UND INHALT

Das Baudezernat der TU Darmstadt, die Fachbereiche Elektrotechnik und Informationstechnik sowie das Fachgebiet Multimediakommunikation führten kooperativ das Projekt während der Entwicklungsphase durch. Die Projektleitung lag beim Baudezernat der TU. Seit dem Zeitpunkt der Planungen zur Integration des Systems in die Parkraumbewirtschaftung arbeiten auch das Dezernat Immobilienmanagement, das Hochschulrechenzentrum sowie der Datenschutzbeauftragte der TU mit.



ERGEBNISSE

Seit 2017 sind über 50 Parkplätze an zwei Standorten an der TU mit intelligenten Parkbügeln ausgerüstet. An beiden Hauptstandorten (Stadtmitte und Lichtwiese) gibt es zusätzlich jeweils ca. 1.000 Stellplätze, deren Zugang über eine Schranke geregelt ist und am Standort Lichtwiese weitere ca. 500 öffentlich zugängliche Stellplätze (Parkscheinautomat). Die technischen Voraussetzungen für die Ausweitung des Systems – auf z.B. Schranken – sind vorhanden und erfolgreich getestet.

Bisher verwendeten nur wenige Test-Nutzer*innen das System. Die Freigabe mehrerer derartiger Parkplätze für die Hochschulöffentlichkeit ist im Rahmen eines Pilotprojekts für 2020 geplant und verschiebt sich momentan u.a. aufgrund der Corona-Pandemie.

Mit dem Angebot beziehen wir neue Zielgruppen in die Parkraumbewirtschaftung ein: Mitglieder der Universität, die nur gelegentlich mit dem Pkw zur Arbeit oder zum Studium kommen sowie externe Gäste. Da die Organisation über einen externen Dienstleister erfolgt, der auch die Gebührenabrechnung übernimmt, erzielt die TU Darmstadt Einnahmen bei gleichzeitig minimalem Verwaltungsaufwand. Gleichzeitig steuern wir damit der Nachfrage nach Parkraum durch die Bewirtschaftung entgegen. Überschüsse bei den Einnahmen reinvestieren wir in den weiteren Ausbau des Mobilitätskonzepts und der Infrastruktur.

VERSTETIGUNG

Das Thema Mobilität als solches ist durch die Organisationsstruktur der zentralen Hochschulverwaltung bereits verstetigt. Zum einen gibt es eine Stabsstelle für strategische Mobilitätsentwicklung beim Leiter des Dezernats Baumanagement und Technischer Betrieb. Zum anderen existiert ein für das operative Mobilitätsmanagement zuständiges Sachgebiet im Dezernat Immobilienmanagement.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

An der Entwicklung des Systems, das eine Eigenentwicklung der TU Darmstadt ist, haben auch Studierende des Fachgebiets und studentische Hilfskräfte des Dezernats V mitgewirkt.



UMSETZUNG



- 2017: Prototyp eines fernsteuerbaren Parkbügels; wir bauten einen auf dem Markt erhältlichen Parkbügel durch eine eigenentwickelte Elektronik um – mittels einer Fernbedienung ist dieser zu nutzen.
- 2019: verbessertes Modell mit Handy-App, Abstimmung mit Universitätsverwaltung über Umsetzung (Zugang, Gebühren, Datenschutz, Kooperationsvertrag)
- 2020: Pilotprojekt an der TU Darmstadt
- 2021: Beginn des regulären Betriebs aufbauend auf den Erfahrungen aus dem Pilotprojekt

ERFOLGSFAKTOREN

Die vorhandene, weitgehend flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und deren Akzeptanz sind bei der Einführung einer solchen Maßnahme hilfreich. Aus der bestehenden Parkraumbewirtschaftung heraus erkannten wir den Bedarf nach flexiblem Kurzzeitparken. Darüber hinaus ist es ein enormer Vorteil, dass die beteiligten Einrichtungen (Baudezernat und Fachgebiet Multimediakommunikation) im selben Gebäude untergebracht sind und das sehr kurze Kommunikationswege mit sich bringt. Der Einsatz zukunftsfähiger Techniken (Handy-App, externer Zahlungsdienstleister) war objektiv betrachtet immer ein Argument, das für die Umsetzung sprach (gleichzeitig war dies aber auch immer der erste Ansatzpunkt für Kritiker*innen, s.u.).

HERAUSFORDERUNGEN

Wie bereits erwähnt, ist das Beharrungsvermögen hinsichtlich bewährter Abläufe auch in Hochschulen hoch und damit auch die Hürden zu neuen Techniken wie Handy-Apps und Bezahlvorgängen über einen externen Zahlungsdienstleister. Hinzu kommen Unsicherheiten bzgl. Datenschutz sowie Missbrauch, die gegenüber Nicht-Fachleuten nur schwer auszuräumen sind. Daher ist ein hohes Maß an Einfühlungsvermögen und Kommunikationsfähigkeit bei den Projektbeteiligten unbedingt angebracht und hilfreich.

ÜBERTRAGBARKEIT

„Book-n-Park“ ist mittlerweile für die Öffentlichkeit erhältlich und wird bereits an Standorten außerhalb der TU Darmstadt genutzt. Die Technologie ist auch an anderen Hochschulen einsetzbar.

EINBLICKE

Da das System an der TU Darmstadt offiziell noch nicht im Einsatz ist, gibt es noch keine Berichte oder Rückmeldungen.

ZUKUNFTSIDEEN

Die Idee mit dem Parkbügel entstand aus der Not heraus, für ein konkretes Problem des Alltags eine Lösung zu finden. Es gab also echten Leidensdruck und zwar bei den Autofahrer*innen. Das wirkte sich wiederum auf die Effizienz unserer Besprechungen aus, weil unsere Besucher*innen wegen der Parkplatzsuche häufig zu spät kamen. Schnell war uns klar, dass in dieser Idee des vernetzten Parkbügels mehr Potential steckt. Waren wir zunächst auf das Mobilitätsmanagement beschränkt, so gehen unsere Gedanken heute in Richtung einer digitalen Serviceplattform, die Zugang, Teilhabe und Teilen ermöglicht. Damit verbunden sind z.B. Erwartungen an effizientere Verwaltungsvorgänge, digitale Schließsysteme (nicht nur für Türen), weniger motorisierter Individualverkehr, Leih- und Sharing-Systeme, weniger Ressourcenverbrauch, Vernetzungen auf vielfältigen Ebenen, um nur einige Beispiele zu nennen. Wir wollen das System schrittweise ausbauen und evaluieren. Weiterhin betreiben und entwickeln wir sinnvolle Unterprojekte. Das System ist in sich flexibel und damit besteht die Chance auf Übertragbarkeit und Anpassung auf andere Hochschulen. Es sind kleine Lösungen als Testumgebungen realisierbar. Diese machen Entscheidungsfindungen an anderen Standorten einfacher.

MEHR ERFAHREN

Webseite Smart Parking: www.book-n-park.de



Mein bewegendster Moment:

Es gab im Vorfeld viele Menschen, die sagten, das geht nicht. Dann kamen zwei, die das nicht wussten und haben den (Park-)Bügel umgelegt, die Technik und die App entwickelt und mit dem Internet der Dinge verknüpft. Daraus ist inzwischen eine zukunftsfähige praxisnahe Technologie entstanden, bei der sich schon jetzt zeigt, dass sie viel mehr kann, als nur Parkbügel bewegen. Wir befinden uns damit vor oder auf der Welle, die derzeit auf den urbanen Raum zurollt, die diese Lebenswelt nachhaltig verändert und „sharing“ als einen zentralen Begriff beinhaltet.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... man als kreativer Mensch nur von einer lebenswerten Zukunft sprechen kann, wenn man dieser mit dem eigenen Denken und Handeln auch die Möglichkeit gibt, real zu werden.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Die Rahmenbedingungen für die Förderung guter Ideen und Projekte sind heute viel besser als noch vor Jahren – insbesondere im universitären Umfeld. Ein gutes Konzept braucht kompetente und überzeugte Mitstreiter*innen und Unterstützer*innen. Damit steigt die Aussicht auf finanzielle Förderung erheblich. Ohne Förderung, egal wie man herangeht, ist es heute kaum möglich, Projektrisiken zu managen und eine Chance auf Erfolg zu haben. Gute Vernetzung ist ebenso hilfreich, wie die Fähigkeit, seine Ideen zu vermarkten und unternehmerisch zu agieren. Diese Bedingungen waren an der TU Darmstadt von Beginn an gegeben.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

Der „Faktor Mensch“ stellt nach Ausschöpfung der technischen Möglichkeiten, die entwickelt werden, um unser Leben nachhaltig zu gestalten, die entscheidende Einflussgröße dar – gelingt es uns, die noch guten Lebensbedingungen dauerhaft zu erhalten? Wir haben die Rahmenbedingungen dafür geschaffen, politisch wie infrastrukturell, dass eine nachhaltige Hochschule Realität ist. Das haben wir nicht nur durch Verordnungen erreicht, sondern auch durch Angebote, die es den Menschen ermöglichen, ihre nachhaltigen Überzeugungen und Einsichten auch zu leben. Raum geben und Teilhabemöglichkeiten bilden wichtige Faktoren einer nachhaltigen Entwicklung.

Kurzinterview mit Koordinator*in

Grüner Campus

Mobilitätskonzept Campus Westerberg



Foto: GB Kommunikation Hochschule Osnabrück

Universität und Hochschule Osnabrück haben ein Mobilitätskonzept für den gemeinsamen Campus Westerberg erstellt. Das Leitbild des Konzepts ist die langfristige Förderung des Rad- und Fußverkehrs durch einen nahezu autofreien Campus.

Bisherige Erfolge:

Das gemeinsame Konzept und das verabschiedete Leitbild sorgen für eine deutliche Beschleunigung der Umsetzung der Einzelmaßnahmen.

Besteht seit:

Konzepterstellung Juli 2017 bis Oktober 2018, Umsetzung bis heute

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Universität Osnabrück, Hochschule Osnabrück

Kontaktdaten für Interessierte:

Jutta Essl, jutta.essl@uni-osnabrueck.de
Sabine Adamaschek, s.adamaschek@hs-osnabrueck.de

Die Hochschule in Zahlen:

13.900 Studierende, 1.800 Beschäftigte,
9 Fachbereiche (Universität)

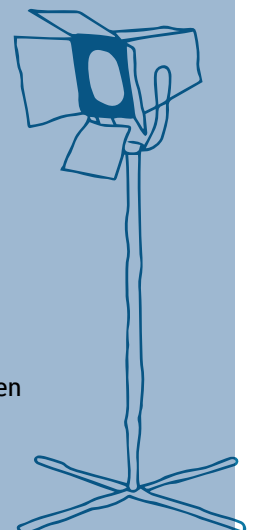
14.300 Studierende, 1.350 Beschäftigte,
5 Fakultäten (Hochschule)

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

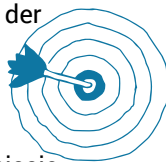
- Studierende
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Das Gelände für das Mobilitätskonzept befindet sich auf dem Areal einer früheren Kaserne mitten in der Stadt. Dieser gemeinsam von Universität und Hochschule Osnabrück genutzte Wissenschaftsstandort hat in den zurückliegenden Jahrzehnten einen großen Wandel erfahren. Nach dem Freiwerden der militärischen Liegenschaft haben wir eine Konzeption zum städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwicklungspotential des Hochschulgeländes erstellt. Städtebaulich gab es nun einen Masterplan, was aber fehlte, war ein angepasstes Mobilitätskonzept zur Erschließung des Areals. Bis dahin konnten wir Maßnahmen teilweise nicht umsetzen, weil sich freiraumplanerische Entscheidungen manchmal gegenseitig bedingen und deshalb einen konzeptionellen Gesamtrahmen brauchen. Das Mobilitätskonzept sollte das an beiden Hochschulen vorhandene „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ und die damit einhergehenden wichtigen Entscheidungen deutlich unterstützen.

Die für das Gebäudemanagement zuständigen Abteilungen haben zusammen mit der Umweltkoordinatorin und Klimaschutzmanagerin der Hochschulen den Präsidien vorgeschlagen, mithilfe eines externen Planungsbüros ein gemeinsames Konzept für das Areal zu erstellen. Zur Finanzierung der Fachplaner*innen stellten die Hochschulleitungen zusätzliche Mittel bereit. Die beiden Präsidien der Hochschulen beschlossen 2017, dieses Mobilitätskonzept gemeinsam nach Kriterien der nachhaltigen Entwicklung zu erarbeiten.



ZIELE

- Reduktion der verkehrsinduzierten CO₂-Emissionen und Erhöhung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität des Universitätsaußengeländes
- Strukturierung und Reduzierung des MIV zugunsten des Umweltverbunds
- Verbesserung der Wegeverbindungen für zu Fuß Gehende und Mobilitätseingeschränkte
- Förderung des Radverkehrs
- Förderung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung Aufenthalts- und Nutzungsqualität
- von allen akzeptierte Bestands- und Bedarfsanalysen
- Klärung, ob die Zuordnung von Parkflächen und Radabstellanlagen korrekt ist oder ob alle Flächen wirklich mit der richtigen Nutzung ausgewiesen wurden (z.B. Feuerwehrumfahrten)
- Ermittlung anerkannter Stellplatznachweise für Autos und Räder
- Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Nutzer*innen der zwei Hochschulen durch Befragung (Fragebogen) und Kamerazählung

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Das Mobilitätskonzept *Grüner Campus* bietet die Grundlage, auf der die beiden Hochschulen in den nächsten Jahren zusammen mit der Stadt Osnabrück und den Stadtwerken konkrete Maßnahmen umsetzen. Dabei gilt: Das Gelände, das sich zwei große Wissenschaftsorganisationen teilen, betrachten wir durch die gemeinsame Arbeit an einem Konzept als ein Ganzes. Maßnahmen enden nun nicht mehr an der Grundstücksgrenze der einzelnen Hochschulen, sondern entwickeln sich aus eben dieser nicht-fragmentierten Betrachtung. Darüber hinaus ergeben sich viele Synergien – durch gemeinsamen Austausch und gemeinsame Arbeit –, bei der die Fachkompetenzen beider Hochschulen einfließen. Der Entwurf eines möglichst autofreien Campus mit viel Aufenthaltsqualität soll unter umweltorientierten Aspekten dem Grundgedanken einer nachhaltigen Entwicklung gerecht werden.

AUFBAU UND INHALT

Je nach Einzelmaßnahme liegen Zuständigkeiten und Beschlussfassungen bei verschiedenen Akteur*innen (z.B. Senat, Gebäudemanagement, Präsidium). Viele Maßnahmenvorschläge werden bereits im Mobilitätskonzept abgebildet. Die Fachabteilungen setzen diese aktiv um; die Umweltkoordinatorin und Klimaschutzmanagerin koordinieren und steuern das Projekt. Regelmäßiger Austausch findet unter den Projektleitungen und unter den Präsidien statt. Es gibt kein zentrales Budget, sondern wir verteilen die Kosten je nach Maßnahme. Es war eine bewusste Entscheidung beider Präsidien, dass es sich um ein gemeinsames Projekt zur Entwicklung und Umsetzung des Mobilitätskonzepts Grüner Campus handelt.

Projektzuständigkeit innerhalb der Präsidien:

- Vizepräsident*innen für Personal und Finanzen

Projektleitung:

- Universität Osnabrück: Dezernat Gebäudemanagement, Umweltkoordinatorin
- Hochschule Osnabrück: Geschäftsbereich Gebäude und Technik, Klimaschutz- und Mobilitätsmanagerin

Externe Unterstützung:

- Planungsbüro: Sammlung und Aufarbeitung Datenmaterial, Vorbereitung und Leitung Workshops und Akteur*innen-Gespräche
- student. Hilfskräfte für Fragebogenerhebung

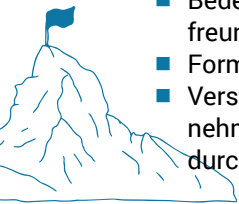
Weitere Akteur*innen:

- AStA, Studentenwerk Osnabrück
- Stadt Osnabrück (FB Städtebau und Verkehrsplanung), Stadtwerke Osnabrück (ÖPNV, Carsharing, Pedelec-Verleih, Elektromobilität)



ERGEBNISSE

- neue überdachte Radabstellanlage für 64 Räder: Umwidmung eines Parkplatzes, bewilligte Fördermittel, ökologische Bauweise
- Erweiterung bestehender Radabstellanlagen für 220 Räder
- 80 TN beim Pedelec-Verleihprojekt (für Mitarbeitende beider Hochschulen) mit Stadtwerken Osnabrück
- 40 neue Luftpumpen
- Projekt Pendlerportal „Osnabrück nimmt dich mit“ zur Vermittlung von internen Fahrgemeinschaften mit 350 TN
- 1 zusätzl. Carsharing-Auto auf dem Campus
- alle zwei Wochen Austausch Umweltkoordinatorin und Klimaschutz-/Mobilitätsmanagerin
- 45 TN beim Workshop zum Thema „Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie für die Hochschule Osnabrück“
- zwei CO₂-Bilanzen zu Dienstreisen von Universität und Hochschule
- 10% der Wissenschaftler*innen der Universität unterzeichneten bislang die Selbstverpflichtung zur Vermeidung von Kurzstreckenflügen
- Bedeutungszuwachs des Themas umweltfreundliche Mobilität an beiden Hochschulen
- Formulierung Leitbild und gemeinsame Ziele
- Verstärkung der Kommunikation und Wahrnehmung des Themas bei allen Statusgruppen durch Qualitätsoffensive



VERSTETIGUNG

Ein „Grüner Campus“ kann natürlich nur entstehen, wenn alle wichtigen Gremien und Organisationseinheiten eingebunden sind. Den Präsidien der beiden Hochschulen kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Sie vertreten die umweltfreundliche Neustrukturierung auch gegenüber der Stadt Osnabrück, der Ausrichtung des Nahverkehrsplans und Vertreter*innen der Verkehrsgemeinschaft (VOS) sowie den Stadtwerken. Das Gebäudemanagement sowie die Umweltkoordination und das Klimaschutzmanagement koordinierten die Konzepterstellung.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Die Erstellung und Umsetzung des Mobilitätskonzepts setzt auf die Beteiligung aller Akteur*innen. Wir haben das Konzept Grüner Campus in einem partizipativen Prozess mit Beteiligten beider Hochschulen erarbeitet. AStA-Vertreter*innen und andere Akteur*innen wie das Studentenwerk waren wichtige Prozessbeteiligte. Die hochschulöffentliche Präsentation des Konzepts mit der Vorstellung der geplanten Maßnahmen ermöglichte allen Studierenden sich zu beteiligen. Weitere studentische Beteiligungsmöglichkeiten ergeben sich je nach Maßnahmen-Baustein individuell (z.B. Thema

ÖPNV) – und kommen im Rahmen ihrer wissenschaftlichen Ausbildung oder auch im Rahmen ihres Engagements zum Ausdruck. Für die nahe Zukunft planen wir Workshops und Ideensammlungen im Rahmen eines Online-Verfahrens.

UMSETZUNG

- Mai bis Juni 2017: Vorgespräch, Arbeitsauftrag durch Präsidium, Bereitstellung Finanzmittel
- Juli bis Aug. 2017: Auswahl Planer*innen, Auftaktgespräche, Projektvorbereitung
- Sept. bis Okt. 2017: Grundlagenermittlung, Datenerhebung
- Sept. 2017 bis Feb. 2018: Bestandsaufnahme, -analyse und Bedarfsermittlungen
- Nov. 2017 bis Feb. 2018: Verkehrszählung und Befragung der Nutzer*innen-Gruppen
- März bis Juni 2018: Expert*innen-Gespräche
- Juli bis Aug. 2018: Erstellung und Abstimmung des Mobilitätskonzepts
- Sept. bis Okt. 2018: Abschlussbericht und öffentliche Präsentation

ERFOLGSFAKTOREN

Präsidium: Beide Hochschulleitungen bekennen sich zum Konzept Grüner Campus und kommunizieren dieses gemeinsam in der Öffentlichkeit.

Bereits vorher aktiv: Beide Organisationen hatten bereits vor dem Konzept ein aktives „Betriebliches Mobilitätsmanagement“, das unterschiedliche Aktionen zum Thema gestaltet.

Klimafreundliche Kommune: Die Stadt Osnabrück ist Masterplankommune 100% Klimaschutz und bearbeitet das Thema umweltfreundliche Mobilität ebenfalls mit vielen Maßnahmen-Bausteinen.

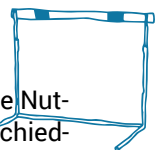
Aufenthaltsqualität erhöhen: Wenn die ersten Maßnahmen zu Einschränkungen führen, braucht es zeitgleich auch eine sichtbare Verbesserung der Gesamtsituation.

Drittmittel: Wir haben Fördermittel für die ersten Maßnahmen beantragt.

Langfristige Budgetplanung: Die Projektkosten für einzelne Maßnahmen können wir so bereits für die Budgetplanungen der Folgejahre berücksichtigen.

HERAUSFORDERUNGEN

Veränderung: An ein neues Konzept haben die Nutzenden verschiedener Mobilitätsarten unterschiedliche Anforderungen. Einschränkungen im MIV, z.B. durch die Veränderung der Parksituation, sind manchmal heikle Themen, die nicht bei allen gleich gut ankommen. Durch den partizipativen Prozess und der anschließenden öffentlichen Präsentation des Konzepts konnten sich die Stakeholder schon



frühzeitig einbringen und auch an die Planung von Veränderungen gewöhnen.

Kosten: Parkraumneuorganisation oder auch andere Projekte sind unter Umständen mit hohen Investitionskosten verbunden. Dabei müssen die Hochschulen wirtschaftlich besonnen agieren. Die Zusammenarbeit mit vielen Akteur*innen bringt auch kreative, kostengünstige Lösungen hervor.

Teamarbeit: Durch die klare Benennung von Zuständigen konnten wir Unklarheiten vorbeugen –regelmäßiger Austausch ist dabei unabdingbar.

Faktor Zeit: Ein detailliertes Konzept braucht sowohl in der Erstellung als auch in der Umsetzung Zeit. Auch bauen Maßnahmen aufeinander auf.

ÜBERTRAGBARKEIT

Jede Hochschule tut gut daran, sich mit Bestands- und Bedarfsanalysen einen detaillierten Überblick über das bereits vorhandene und über das notwendige Rüstzeug zum Thema Mobilitätsmanagement zu verschaffen.

EINBLICKE



„In Zeiten, in denen die Relevanz von Klimaschutzthemen unstrittig ist, senden wir mit Maßnahmen zur umweltfreundlichen Gestaltung der Mobilität auf dem Campus sicherlich die richtigen Signale.“ (Dr. Wilfried Hötter, Vizepräsident für Personal und Finanzen der Universität)

„In erster Linie geht es darum, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Wir wollen einen grünen und lebenswerten Campus, den man gut erreichen kann. Mit entsprechenden Maßnahmen wollen wir zum Verzicht auf das Auto motivieren.“ (Dr. Kai Handel, hauptberuflicher Vizepräsident für Organisation und Management der Hochschule)

„Wir hoffen, dass die Änderungen am Campus einen Anreiz schaffen, dass mehr Studierende das Fahrrad für den Weg zur Hochschule und Universität nutzen. Wünschenswert wäre es, wenn sich diese Änderungen auch im Verkehrskonzept der Stadt widerspiegeln, sodass der gesamte Weg für Studierende attraktiver und sicherer wird.“ (Hochschule, studentische Initiative NEO)

ZUKUNFTSIDEEN

Für die anderen Standorte beider Hochschulen übernehmen wir sicherlich viele der Maßnahmen automatisch, trotzdem ist es sinnvoll, auch diese Standorte genauer unter die Lupe zu nehmen. Die Beteiligungsmöglichkeiten an der Ausgestaltung der konkreten Maßnahmen möchten wir für Studierende und Mitarbeitende durch unterschiedli-



• Mein bewegendster Moment:

... als die Präsidien sich für die Vision Grüner Campus entschieden haben.
... dass viele Hochschulmitglieder sich nun mit dem Thema beschäftigen und wir sie zum Nachdenken angeregt haben.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... die Ressourcen der Erde endlich sind und wir dringend erneuerbare nutzen sollten, damit die Erde für weitere Generationen erhalten bleibt.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Informiert euch, wer bereits etwas zu eurem Thema macht und spricht mit vielen Leuten. So übergeht ihr niemanden und nutzt alle vorhandenen Ressourcen. Wichtig für das Projekt ist ein wirklicher Auftrag – eine Projektlegitimation. Stellt also sicher, dass die passenden Entscheidungsträger*innen involviert sind.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

Alle Hochschulmitglieder unterstützen die nachhaltige Ausrichtung und bringen sich in die Gestaltung des Betriebs, der Lehrveranstaltungen und der Forschung ein. Gemeinsam entwickeln und setzen wir neue Ideen um. Wir schaffen an der Universität eine nachhaltige Lebens- und Arbeitswelt – die mit so gutem Beispiel vorangeht, dass alle Hochschulangehörigen diese Impulse für ihre private Lebensweise adaptieren und die Studierenden als Multiplikator*innen es in die künftigen Arbeitswelten einbringen.

Kurzinterview mit Koordinator*in

che Formate (Onlineverfahren, Workshops usw.) weiter intensivieren, damit wir unsere Maßnahmen nicht an den Nutzenden vorbeiplanen, sondern uns an deren tatsächlichen Bedürfnissen orientieren. Austausch und Kommunikation sind dabei nicht nur innerhalb der Hochschulen und miteinander wichtig, sondern auch die Vernetzung in der Stadt, im Landkreis und auch unter anderen Hochschulen generiert neue Impulse und stößt Veränderungen an.

MEHR ERFAHREN

Webseite Hochschule Osnabrück: <https://www.hs-osnabrueck.de/mobilitaet>

Webseite Universität Osnabrück: <https://www.uni-osnabrueck.de/umwelt>

In was für einer Hochschule wollen wir leben ...

von Davide Brocchi

Ob der Gesellschaft ein radikaler Wandel bevorsteht, diese Frage stellt sich heute nicht mehr. Es geht nur noch um das *Wie*: by design or by disaster. Wollen die Hochschulen den Wandel lieber mitgestalten, dann entscheiden sie sich für eine Transformation in Richtung Nachhaltigkeit – Mobilitätswende inbegriffen. Sie ist eine Notwendigkeit und eine Chance zugleich:

- *Eine Notwendigkeit*, weil es um den Umgang mit Krisenszenarien geht, die ein friedliches Zusammenleben, schlimmstenfalls die menschliche und natürliche Existenz gefährden. Dazu zählt nicht nur die Klimakrise. Wenn seit Jahrzehnten Ölkriege geführt werden, dann ist eine postfossile Mobilität ein Beitrag zum Frieden. Historisch gehören eine ausgeprägte soziale Ungleichheit (in der Verteilung von Macht, Reichtum ...) sowie das Festhalten an ideologischen Denkmustern zu den wesentlichen Ursachen des gesellschaftlichen Kollaps (Diamond 2006; Motesharrei/Rivas et al. 2014). Hingegen ist die kulturelle Vielfalt für die Resilienz einer Gesellschaft genauso wichtig, wie es die Biodiversität für die Ökosysteme ist. Kulturelle Vielfalt meint unter anderem Freiraum für Alternativen. So ist eine „plurale Ökonomik“ nachhaltiger als eine „neoliberale Monokultur“.
- *Eine Chance*, weil es um die Frage des guten Lebens geht. Was wir „Wirtschaftswachstum“ nennen, basiert im Wesentlichen auf der Externalisierung von Kosten (Lessenich 2017), die in der Gesamtrechnung nicht erscheinen. Statt Wachstum steht ein Gleichgewicht mit der äußeren und inneren Natur des Menschen im Mittelpunkt des guten Lebens. Es meint mehr Kooperation und Solidarität anstelle von Wettbewerb und Statusorientierung. Es kann kein gutes Leben auf Kosten anderer geben, künftiger Generationen inbegriffen. Kein gutes Leben kann fremdbestimmt sein, deshalb meint Nachhaltigkeit eher Emanzipation als Verzicht. Einerseits will das gute Leben ständig ausgehandelt werden, denn schon in einer Nachbarschaft gibt es unterschiedliche Vorstellungen davon:

Manche wollen lieber Auto fahren, andere lieber Fahrrad. Andererseits muss das gute Leben nicht unbedingt erfunden werden, wir können auch von anderen (Sub-)Kulturen lernen. Innerhalb unserer Gesellschaft wird das gute Leben in Nischen bereits erprobt, z.B. in Urban Gardening-Projekten, durch regionale Wirtschaftskreisläufe oder in menschen- statt autogerechten Städten wie Kopenhagen (Gehl 2015). In Köln findet seit 2013 einmal jährlich der „Tag des guten Lebens“¹ statt. Auf den autofreien Straßen und Plätzen dürfen dann die Bewohner*innen gemeinsam entwickelte Programme des guten Lebens in einem ganzen Stadtteil erlebbar umsetzen, unter der Bedingung, dass nichts verkauft und gekauft wird: Lediglich das Schenken und das Miteinanderteilen sind erlaubt. Nachahmer*innen gibt es inzwischen in Berlin² und Wuppertal³, während Dresden eine „Woche des guten Lebens“⁴ plant.

Bei einer Transformation hin zur Nachhaltigkeit ist der Weg mindestens genauso wichtig wie das Ziel. So kann die Transformation vor der eigenen Haustür beginnen und aus dem Lokalen heraus vorangetrieben werden. Wie wäre es, wenn jede Hochschule zum Gemeingut wird, das von seinen „Nutzer*innen“ (Lehrerschaft, Studierendenschaft, sonstiger Belegschaft) gemeinsam umgestaltet und verwaltet wird, im Sinne des „guten Lebens“? Was mit einem ganzen Quartier am „Tag des guten Lebens“ gelingt, ist mit einem Campus genauso möglich.

Für die Transformation brauchen wir andere Formen von Governance zwischen Staat und Markt, zwischen Öffentlichem und Privatem – und Gemeingüter bieten eine gute Alternative. Vor der kapitalistisch-industriellen Transformation waren Gemeingüter selbstverständlich (Polanyi 2004), genauso wie innerhalb von Familien heute. Wie kann aber ein Campus zum Gemeingut werden, das nachhaltig behandelt wird? Zuerst indem die Akteur*innen, die hier leben und arbeiten, dazu gebracht werden, eine

1 www.tagdesgutenlebens.koeln

2 www.tagdesgutenlebens.berlin

3 www.tagdesgutenlebens.org/unterstuetzerin/tdgl-wuppertal

4 www.wochedesgutenlebens.de

möglichst verbindliche Kooperation miteinander einzugehen. Die Transformation zur Nachhaltigkeit beginnt mit der Umgestaltung sozialer Beziehungen. Dies geht selten allein vonstatten, es braucht geeignete Antreiber*innen und Voraussetzungen, unter anderem:

- **Katalysator.** Dabei handelt es sich um gemeinwohlorientierte Keimzellen, die Gestaltungsräume öffnen, statt selbst zu besetzen. Sie bestehen idealerweise aus Personen und Organisationen, die Vielfalt in sich tragen bzw. in ihrer Kombination Vielfalt ausstrahlen. Denn die Vielfalt einer heterogenen Bevölkerung lässt sich am besten durch Vielfalt ansprechen und aktivieren, ein „unter sich“ bewegt wenig. Auch die Sprache wirkt sich selektiv aus, deshalb „Tag des guten Lebens“ statt „Tag der Nachhaltigkeit“. In der menschlichen Kommunikation wird die nonverbale Botschaft des Habitus stärker wahrgenommen, als das Wort. So hat das gute Leben auch mit Leidenschaft zu tun, und nicht nur mit reiner Information.
- **Augenhöhe.** Die Organisation der Hochschule ist meistens eine hierarchische. Soziale Ungleichheit hemmt jedoch Partizipation und Kooperation. Um ihr entgegenzuwirken sind Mechanismen des sozialen Ausgleichs wichtig, z.B. eine inklusive Moderation und integrierende Entscheidungsverfahren (u.a. Demokratie, Soziokratie).
- **Atmosphäre des Vertrauens und der Toleranz.** So wie Misstrauen Gift für eine Transformation zur Nachhaltigkeit ist, so erleichtert Vertrauen ein gemeinsames Handeln ungemein. Wenn ein Jahr vor dem „Tag des guten Lebens“ ein partizipativer Prozess in einem Quartier beginnt, in dem Fragen wie „Welche Mobilität wünschen wir uns im Kiez?“ diskutiert werden, dann nehmen die Bewohner*innen nicht als Auto- und Radfahrer*innen daran teil, sondern als Nachbar*innen, sprich als Mitbewohner*innen einer großen, bunten Wohngemeinschaft. Die Frage der Mobilität stellt sich dann als Frage des Zusammenlebens im gemeinsamen Raum. Menschen identifizieren sich mit dem eigenen Alltagsraum mehr als mit größeren, abstrakten Räumen (Großstadt, EU ...) – und diese emotionale Identifikation ist eine wichtige Voraussetzung, um sich als Bürger*in einzubringen. In kleineren Gruppen und in kleineren Räumen fühlen sich die Menschen eher heimisch, deshalb kann eine Dezentralisierung die aktive Partizipation zusätzlich fördern. Menschen sind sich solange fremd, wie sie nicht miteinander *persönlich* interagieren – und die räumliche Nähe fördert soziale Interaktion, also Koopera-

tion. Vertrauensbildung und -pflege brauchen neben transparenten Regeln auch informelle, nicht-kommerzielle Rituale – und „Tage des guten Lebens“ dienen als solche.

- **Begegnungs- und Gestaltungsräume (Agora).** Was wäre eine Wohngemeinschaft ohne Gemeinschaftsraum? Wo würde Familie ohne ein gemeinsames Wohn- und Esszimmer stattfinden? Am „Tag des guten Lebens“ werden die autofreien Straßen von den Bewohner*innen selbst in nachbarschaftliche Wohnzimmer unter freiem Himmel umgewandelt, doch solche Räume bräuchte es das ganze Jahr lang. Auch die Art des Raums kann sich selektiv oder inklusiv auf die Partizipation auswirken. Kleinbauer*innen und Arbeiter*innen fühlen sich in einem Hörsaal nicht unbedingt wohl, genauso wie Katholik*innen in einer Moschee. Es kann jedoch spannend sein, sich immer wieder gegenseitig zu besuchen.
- **Lernorientierung.** Wenn Menschen zum Wettbewerb und zum Eigennutzen erzogen werden, dann fallen ihnen Kooperation und Gemeinwohl nicht unbedingt leicht. Empathie, ein Zusammenleben in der Vielfalt, das kann weder in virtuellen Communities noch in Büchern gelernt werden, dementsprechend können Realexperimente und Reallabore als individuelle und kollektive Schulungen dienen.

Was passiert nun, wenn die Akteur*innen einer Hochschule zu einem gemeinsamen Konzept des guten Lebens kommen: Dürfen sie es auf dem Campus umsetzen, zumindest an einem Tag oder an einer ganzen Woche? Denn was einmal erlebt und mitgestaltet werden darf, ist deutlich überzeugender und lehrreicher, als ein bloß darüber reden oder lesen. Neben der Kooperation setzen Gemeingüter die Möglichkeit der Selbstverwaltung voraus – und dies meint auch ein anderes Verhältnis zwischen Bürger*innen und Institutionen. Der „Tag des guten Lebens“ wäre nie möglich gewesen, wenn sich parallel nicht ein breites, lokales Bündnis gebildet hätte, das sich für andere Herrschaftsverhältnisse und Rahmenbedingungen einsetzt. Zu „Agora Köln“ gehörten ursprünglich neben den Nachbarschaften auch u.a. Umweltverbände, lokale Gewerbe, soziale Einrichtungen, Schulen, Theater und Kirchen. Nur durch diese bunte Allianz konnten die Bezirksvertretungen dazu bewegt werden, einen politischen Beschluss zu fällen, so dass ein Teil der Verantwortung über die Quartiere auf die Bewohnerschaft übertragen wird und die Stadtverwaltung den Auftrag erhält, den Prozess zu unterstützen. Der „Tag des guten Lebens“ ist so das Produkt einer Public-Citizen-Partnership auf Augenhöhe.

Bündnisse wie die „Agora Köln“ sind eine wichtige Plattform für gegenseitige Lernprozesse. In den Quartieren oder in den Campus werden andere Perspektiven (Natur, benachteiligte soziale Schichten, zukünftige Generationen ...) sowie Denk- und Lebensalternativen (Kunst, kulturelle Vielfalt ...) nicht immer wahrgenommen und einbezogen. Genau dieser Austausch und diese Auseinandersetzung sind jedoch wichtig, um ein gutes Leben zu ermöglichen, das nicht auf Kosten anderer geht.

Literatur

- Diamond, Jared (2006): *Kollaps. Warum Gesellschaften überleben oder untergehen*. Frankfurt/Main: Fischer.
- Gehl, Jan (2015): *Städte für Menschen*. Berlin: Jovis.
- Lessenich, Stephan (2017): *Neben uns die Sintflut. Die Externalisierungsgesellschaft und ihr Preis*. München: Carl Hanser.
- Motesharrei, Safa; Rivas, Jorge; Kalnay, Eugenia (2014): Human and nature dynamics (HANDY): Modeling inequality and use of resources in the collapse or sustainability of societies. *Ecological Economics* 101 (5), 2014. S. 90-102.
- Polanyi, Karl (2004): *The great transformation*. Frankfurt/Main: Suhrkamp.



Foto: Teona Gogichaishvili

DAVIDE BROCCHI

ist als Dipl.-Sozialwissenschaftler, Publizist und Transformationsberater freiberuflich tätig. Zuletzt leitete er das Projekt „Nachhaltigkeitskultur“ am Institut für Kulturpolitik der Universität Hildesheim mit.

Weitere Infos: <http://davidebrocchi.eu>

Darum engagiere ich mich!

Kurz gefragt bei Jonathan



Wenn du wieder anfangen würdest zu studieren, würdest du den gleichen Weg gehen und dich an deiner Hochschule engagieren? Wenn ja, warum?

Jonathan: Verfasste Studierenschaften haben eine einzigartige Stellung, weil sie trotz dezidiert sozialer Ausrichtung eine relativ diverse Gruppe vertreten. Die Mobilitätspolitik muss sich in einer beitragsfinanzierten Körperschaft vor der Zielgruppe selbst, und nicht vor externen Geldgebern rechtfertigen, und die Ideen müssen sich nicht an Förderrichtlinien ausrichten. Vor allem kann man als Konsument*innenkollektiv Dienstleistungen in Millionenhöhe kaufen – Gerichtsurteile zum Semesterticket machen's möglich. Studierenschaften können Mobilität gestalten – sind dazu aber nicht verpflichtet. Daraus ergibt sich eine große Handlungs- und Gestaltungsfreiheit. Die gibt es sonst bei keiner Organisation.

Können Hochschulen aus deiner Sicht Vorbild für die Verkehrswende sein? Wenn ja, wodurch?

Jonathan: Die Hochschule bietet sich als Lebensstation, als Stadtraum und als Arbeitgeberin aus mehreren Perspektiven als Reallabor an. Doch manche Lösungen bleiben demografische Insellösungen – im Fall des Semestertickets seit fast 30 Jahren als Vorbild ohne Nachbild. Studentische Mobilität ist für viele nicht maßgebend, im Mobility-Business-Sprech „nicht skalierbar“, für die Politik „ein Sonderfall“. Aber auch Studierende haben bisweilen Kinder, einen Rollstuhl oder wohnen auf dem Land – und ausgerechnet an der Hochschule und bei den Studierendenvertretungen selbst wird das gerne vergessen. Würde man diesen vermeintlich „untypischen“ Studierenden eine solidarisch getragene Mobilitätsgarantie bieten, hätte das nicht nur Vorbildwirkung: Technische und organisatorische Lösungen wie Mitfahrgelegenheiten, Mobilitätsplattformen und Mobilitätsbudgets könnten auch für andere Gruppen angewendet werden und dafür sorgen, dass nachhaltige und solidarische Mobilität keine Lebensphase bleibt, sondern nach Ausbildungsende eine Fortsetzung findet. Voraussetzung dafür ist aber, dass sich Studierendenvertretungen von ihrer Rolle als „Semesterticketeinzugszentrale“ emanzipieren, Mobilität

ganzheitlich betrachten und mutige Lösungen ohne Denkverbote entwickeln. Anders gesagt: Eine Mehrheit von Studierenden zum Autoverzicht zu bewegen, ist keine Kunst – dafür sorgen schon die finanziellen Verhältnisse –, aber eine „Vision Zero“ für privaten Autobesitz wäre eine zukunftsweisende Herausforderung.

Hast du durch dein studentisches Engagement besondere Fähigkeiten erlernt, die dir auch in deinem Studium oder beruflich weitergeholfen haben?

Jonathan: Sicherlich. Aber im Rückblick hätten fachliche Schulungen oder Mentoring geholfen, das studentische Engagement selbst erfolgreich zu machen. Studentisches Engagement ist keine fachliche Qualifikation, studentisches Engagement braucht fachliche Qualifikation.

Welchen Beitrag wünschst du dir von deiner Hochschule bezüglich nachhaltiger Mobilität?

Jonathan: Hochschulen sparen bei Neubauten Millionen Euro dadurch, dass sie für Mitarbeitende Parkhäuser bauen, aber nicht für Studierende – und nebenbei keine Stellplatzabläse zahlen. Legitimiert wird dies ausgerechnet durch studentisch finanzierte Projekte wie das Semesterticket oder Sharing-Modelle. So wie jeder nachhaltige Arbeitgeber Einsparungen bei Stellplätzen über Jobtickets und Jobräder, Duschanlagen und E-Rad-Ladeplätze an seine Mitarbeiter*innen weitergibt, sollten auch Hochschulleitungen finanzielle Verantwortung für studentische Mobilität übernehmen, statt sich jeden Fahrradbügel mühsam abringen zu lassen.

JONATHAN

setzte sich zu Studienzeiten als Verkehrsreferent im AStA der Goethe-Universität Frankfurt für eine Verbesserung der Verkehrsangebote ein.

Verkehrsberuhigter Campus



Foto: Leuphana, Jannis Muser

Wir haben die Mobilitätsgestaltung als Kernelement der Verbesserung von Aufenthaltsqualität in der Lebenswelt Uni-Campus adressiert. Die nachhaltige Gestaltung der *Lebenswelt Campus* hat sich aus dem Leitbild der Nachhaltigkeit seit dem Jahr 2000 kontinuierlich entwickelt. Alle Bereiche der Universität sind an der Entwicklung beteiligt: Forschung, Lehre, Kooperationen und Betrieb.

Bisherige Erfolge:

- Campus als verkehrsberuhigter Bereich („Sickersystem“, Tempolimit 7 km/h) mit Durchfahrsperrern (Sektorensystem)

Besteht seit:

Ist-Analyse, erste Ideen in Seminaren 2007/08; Konzepterarbeitung 2017; Umsetzung 2019

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Leuphana Universität Lüneburg

Kontaktdaten für Interessierte:

peter.pez@uni.leuphana.de
irmhild.brueggen@leuphana.de

Die Hochschule in Zahlen:

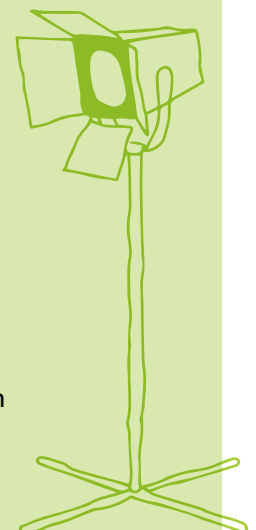
9.900 Studierende, 1.076 Beschäftigte,
4 Fakultäten

Hochschulbereich

- ✓ Lehre
- ✓ Forschung
- ✓ Betrieb
- ✓ Governance
- ✓ Transfer

Initiiert von

- ✓ Studierende
- ✓ Lehrenden / Forschenden
- ✓ Verwaltungsmitarbeitenden
- ✓ Hochschulleitung



KONTEXT

Die Leuphana Universität Lüneburg versteht sich als humanistische, nachhaltige und handlungsorientierte Universität und verfolgt bereits seit den 1990ern das Thema nachhaltige Mobilität in Forschung und Lehre am Institut für Stadt- und Kulturraumforschung. Zudem ist die Universität seit 2000 nach dem Umweltmanagementsystem EMAS validiert. In diesen kontinuierlichen Prozess sind ebenso Studierende in verschiedenen Projektseminaren eingebunden.

2007/08 gab es das erste Projektseminar zum Thema autoarmer Campus mit einer umfangreichen Ist-Analyse des Verkehrs auf dem Campus, Evaluationen und Szenarien zur Weiterentwicklung der nachhaltigen Mobilität und Handlungsempfehlungen. Zudem entstand im Rahmen eines Seminars ein zweites Konzept zur Problemanalyse und konzeptionellen Entwicklung.

Die Senatskommission Nachhaltigkeit hat Ende 2016 die Weiterentwicklung der *Lebenswelt Campus* als Schwerpunkt für die nachhaltige Entwicklung an der Universität bestimmt. Wiederum ein Jahr später startete der partizipative Prozess, in dem wir auch das Konzept eines verkehrsberuhigten Campus festhielten. Die Uni führte Seminare, Workshops, Podiumsdiskussionen mit Studierenden und Beschäftigten durch.

Ein neuer Bereich im Gebäudemanagement ist dafür verantwortlich, die Ergebnisse zusammenzutragen, sie mit den internen Stakeholder*innen abzustimmen, sie weiterzuentwickeln und sie schließlich umzusetzen. Begleitend untersuchen Beschäftigte und Studierende weitere Themen in Seminaren und Bachelorarbeiten.

ZIELE

- Förderung klimaschonender Mobilität und Minderung des motorisierten Individualverkehrs zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Campus
- Gestaltung des Campus als Ort des Wohlfühlens, der Gespräche und des Zeitverbringens

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

An der Leuphana gibt es bereits zahlreiche Angebote zur nachhaltigen Mobilität. Mit dem autoarmen Campus erfolgte ein weiterer Schritt. Dieser ist Teil des Projekts *Lebenswelt Campus* und ist mit den Themen Erhöhung der Biodiversität, essbarer Campus, Barrierefreiheit, Lernorte, Räume der Begegnung und Erholung, Gesundheit und Bewegung auf dem Campus verbunden. Der erste Schritt zur Umgestaltung ist, dass der Campus verkehrsberuhigt ist und zur Verkehrsführung

das Konzept des „Sickersystems“ (Zufahrt möglich, aber nur mit Schrittgeschwindigkeit gemäß StVO-Zeichen 325) greift. Der nächste Schritt ist die Entsiegelung der Straßen, um einen *shared space* und einen Campuspark zu gestalten. Damit ist die nachhaltige Mobilität als Voraussetzung für einen erholsamen Ort mit unterschiedlichen Bedürfnissen für alle erlebbar.

Die Einführung des verkehrsberuhigten Bereichs bedeutet, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt die Straßen nutzen dürfen und eine Schrittgeschwindigkeit (7 km/h Tempolimit) vorgeschrieben ist. Gleichzeitig haben wir das Sektorensystem eingeführt. Das bedeutet, dass der Campus aus einem Ost- und Westteil besteht. Beide Bereiche sind untereinander nicht mit dem MIV erreichbar. Zudem verkomplizierten wir die Wegführung auf dem Campus, indem eine direkte Anfahrt der Gebäude unterbunden und nur durch Umwege von außen möglich ist – dies mit dem Gedanken, dass die Autos bereits auf den dabei zu querenden, außen liegenden Parkplätzen abgestellt werden. Der Hintergrund ist, dass die Universität eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen ausweisen muss, die sich nicht über die vier größeren Stellplatzanlagen abdecken lassen. Daher müssen wir weitere Parkmöglichkeiten im Inneren des Campus ausweisen. Die Erreichbarkeit dieser sog. Straßenrandparkplätze soll aber erschwert und ihre Attraktivität dadurch gemindert werden.

Gemäß des Pull-und-Push-Konzepts erschweren wir die Ziel-(Haustür)-Erreichbarkeit mit dem Auto (Push), während wir auf der Pull-Seite die Fahrradalternative in ihrer Qualität ausbauen. Eine AStA-Fahrradselbsthilfewerkstatt, sehr viele installierte Abstellbügel für Räder und die interaktive Fahrradkarte für Radschönrouten zur Universität ergänzen die Maßnahmen.



AUFBAU UND INHALT

Prof. (apl.) Dr. Peter Pez, Institut für Stadt- und Kulturraumforschung, ist in engem Austausch mit der Koordinatorin des Projekts *Lebenswelt Campus*, den Studierenden und den Ansprechpartner*innen für die Umsetzung im Gebäudemanagement.

Damit erfolgt eine Verknüpfung und Abstimmung mit den anderen AGs der *Lebenswelt Campus*:

- **Biodiversität:** Institut für Ökologie, Studierende und Gebäudemanagement
- **Barrierefreiheit:** Vertrauensperson der Schwerbehinderten, Gleichstellungsbüro und Gebäudemanagement
- **Bewegung:** Allgemeiner Hochschulsport und Studierende
- **Lernorte:** Allgemeiner Studierendenausschuss (AStA), Dachverband der studentischen Initiativen (DSi), weitere Studierende und Ombudsperson Studierende

Zudem besteht ein direkter Kontakt und Austauschformate mit den Ansprechpersonen der Stadt Lüneburg.

ERGEBNISSE

- **Einführung der Verkehrsberuhigung und Umsetzung der neuen Verkehrsführung:** Aufteilung der Autoströme nach Ost-/West-Bereichen; Zonierung und Leiten der Verkehrsströme über Steckpfosten (für Radfahrende und Fußgänger*innen passierbar)
- **Begleitforschung:** Eine Studentin untersuchte in ihrer Bachelorarbeit die Wirkung dieser Maßnahmen. Mit dem Ergebnis: Die Verkehrsberuhigung und das Sektorensystem führen auf dem Campus bereits nachweislich zu Entlastungseffekten vom Autoverkehr (Ergebnisse auf Nachfrage erhältlich).
- **Erhöhung der Aufenthaltsqualität:** Erste ehemalige Gehwegbereiche haben wir durch das Mischprinzip des verkehrsberuhigten Bereichs (Fahrbahn = Gehwegs- und Aufenthaltsfläche) entsiegelt. Wir haben zahlreiche neue Sitzmöglichkeiten aus Holz in den Grünbereichen installiert. Damit soll auch ein verändertes Bewusstsein des MIV erfolgen und dies soll zeigen, dass eine nachhaltige Mobilität gelingen kann und für die Menschen zum Vorteil ist.

VERSTETIGUNG

Die Maßnahmen sind in das Nachhaltigkeitsleitbild der Leuphana Universität Lüneburg voll eingebunden. Das Präsidium unterstützt das Vorhaben vollumfänglich. Der Präsident der Leuphana hat den Mobilitätsexperten Peter Pez offiziell zum Verkehrsbeauftragten der Universität ernannt und diese Funktion somit organisatorisch eingebettet. Der Verkehrsbeauftragte unterstützt auch bei Themen, die die Universität und die Stadt Lüneburg betreffen.

Organisatorisch ist der neue Bereich Lebenswelt Campus im Gebäudemanagement entstanden und damit institutionalisiert. Zudem ist er Teil des Umweltmanagementsystems nach EMAS. In den Umweltprogrammen finden sich die einzelnen Ziele und Maßnahmen zur Weiterentwicklung.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Bei der Verkehrsberuhigung des Campus bzw. der Implementierung des über Verkehr hinausgehenden Projekts Lebenswelt Campus beteiligten sich neben allen anderen Statusgruppen sowie zahlreichen Einrichtungen auch die Studierenden. Sie gestalteten den Prozess aktiv mit: als Teil der Senatskommission Nachhaltigkeit, in verschiedenen Projektseminaren zum Thema Lebenswelt Campus (s.o.) oder im Austausch mit dem AStA und dem StuPa zu Verkehrsthemen.



UMSETZUNG

- November 2016: Entscheidung der Senatskommission Nachhaltigkeit zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit auf dem Campus im Kontext Lebenswelt Campus
- seit dem WiSe 2017/18: sechs Seminare zu verschiedenen Themen der Lebenswelt Campus
- Februar 2018: Tagung Lebenswelt Universität und Podiumsdiskussion mit Studierenden
- Juni 2019: Infoveranstaltung zu den Ergebnissen und Diskussion
- Oktober 2019: Umsetzung des verkehrsberuhigten Bereichs und des Sektorensystems
- Februar 2020: Ergebnis der Bachelorarbeit „Auf dem Weg zu einem autoreduzierten Campus – Problemanalyse und Handlungsoptionen untersucht am Beispiel der Leuphana Universität Lüneburg“

ERFOLGSFAKTOREN

Die Leuphana lebt und versteht Nachhaltigkeit als Querschnittsthema in allen Wirkungsfeldern der Universität: Forschung, Bildung, Gesellschaft und Campus-Betrieb. Sie ist seit dem Jahr 2000 nach dem Umweltmanagementsystem EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Damit überprüft sie jährlich ihre Umweltauswirkungen und setzt in einem jährlichen Umweltprogramm Ziele und Maßnahmen fest. Insgesamt erfolgt eine kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistung.

An der Leuphana gibt es die Fakultät Nachhaltigkeit und sechs Studienprogramme rund um dieses Thema. Alle Bachelor-Studierenden befassen sich in ihrem ersten Semester mit Nachhaltigkeitsfragen. Zudem agieren mehr als 80 studentische Initiativen auf dem Campus. Damit ist ein sehr guter Rahmen geschaffen, um mit den Akteur*innen an der Universität neue nachhaltige Ideen zu entwickeln und umzusetzen.

HERAUSFORDERUNGEN

Zwölf Jahre hat es gedauert, bis wir das Konzept nach einer ersten intensiven Auseinandersetzung im Jahr 2007 schließlich konkretisiert und dann relativ schnell umgesetzt haben. Die Gewöhnung der Verkehrsteilnehmer*innen an das neue Konzept verlief dagegen deutlich schneller.

ÜBERTRAGBARKEIT

Verkehrsberuhigende Maßnahmen lassen sich überall dort gut umsetzen, wo ein Gelände existiert, das ganz oder in nennenswert großen Teilarealen einen geschlossenen Charakter aufweist (Campus). Idealerweise handelt es sich um Straßen und Wege im Eigentum der Hochschule, sodass diese auch die verkehrsrechtlichen Anordnungen eigenständig vornehmen kann. Auch die

Radfördermaßnahmen der Leuphana in Form von Abstellbügeln an Gebäuden und der Fahrradselbsthilfewerkstatt von Studierenden lassen sich gut an anderen Hochschulen umsetzen.

EINBLICKE

„Die Gesamtsicht zeigt, dass letztlich alles miteinander verzahnt ist. Verkehrsräume von parkenden Autos zu befreien, bleibt beispielsweise unbefriedigend, wenn man nicht durch Begrünung, Blühpflanzen und Sitzgelegenheiten daraus neue und schöne Aufenthaltsflächen gestaltet.“ (Professor aus der AG Verkehr)

„Besonders gut haben mir die unkomplizierten Treffen mit anderen Studierenden gefallen, in denen wir in kürzester Zeit Ideen zu idealen Lernorten zusammengetragen und zunächst frei von Einschränkungen durch Verwaltungsaufgaben angenommen haben. Ich würde mich am meisten freuen, wenn wir im weiteren Verlauf Lernorte im Freien wirklich so gestalten, dass Natur erfahrbar bleibt.“ (Studentin, DSi)

„Nachdem wir die Poller zur Sperrung von Straßen installiert hatten, gab es zuerst eine große Verwirrung und etwas Chaos. Es kamen auch Beschwerden, dass das Konzept nicht schlüssig ist und es zu wenige Parkplätze gibt, wobei wir die nicht reduziert hatten. Zudem haben wir Autos abschleppen lassen – was natürlich zu großem Unmut bei den betroffenen Autohalter*innen führte. Jedoch auch zu schnellen Reaktionen: Sobald der Abschleppwagen auf dem Campus ‚gesichtet‘ wurde, parkten viele ihre Autos noch schnell um. Letztlich waren wir sehr zufrieden mit den Reaktionen, da wir mit weitaus mehr Gegenwehr gerechnet hatten.“ (Mitarbeiterin im Team Lebenswelt Campus)

ZUKUNFTSIDEEN

In der Zeitperspektive in Generationen, also 20 bis 30 Jahre, wird sich in Bezug auf Mobilität viel ändern. Die Stellung des Autos ist bereits für die Generation der 40- bis 60-Jährigen viel geringwertiger als für deren Eltern. Und das Verhältnis für die jetzigen jungen Leute ist ggü. dem Auto nochmals viel gelassener und pragmatischer – es ist längst kein Statussymbol mehr. Die große Idee der Nachhaltigkeit senkt generell die Bedeutung des eigenen Autos in Deutschland und führt zu mehr ÖPNV, Radverkehr und Carsharing. Neue Freiräume entstehen insbesondere in Städten. Hierbei forcieren Maßnahmen, die das Autofahren unattraktiver machen – wie die Verkehrsberuhigung auf dem Campus –, diesen Trend. Denn Autonutzer*innen nehmen Attraktivierungsmaßnahmen für Verkehrsmittel des

Mein bewegendster Moment:

... die hochschulweite Vorstellung im Zentralbau der Leuphana, wo wir Akteur*innen von Lebenswelt Campus selbst merkten, wie alles, was wir denken und tun, miteinander verzahnt ist und eingedenk des darüber entstehenden großartigen Eindrucks ganz viel Zustimmung aus dem Plenum kam.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... es darum geht, unsere Lebensumwelt und die unserer Kinder und Kindeskinde bestmöglich zu gestalten. Mit Weihnachtsgeschenken, einer guten Erziehung und Ausbildung o.Ä. ist das allein eben nicht getan. Wir tragen auch ein gewisses Maß an gesellschaftlicher Verantwortung.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Gute Ideen sind meist nicht knapp, Geduld und Stehvermögen schon eher. Lieber nur eine Idee statt eines ganzen Straußes verfolgen, dies aber konsequent, mit eigenem Einsatz tun (also nicht bloß davon reden und das Handeln anderen überlassen wollen) und dauerhaft dranbleiben. Sich durch Unverständnis und Lethargie nicht frustrieren lassen, sondern beharrlich an der Umsetzung der einen Idee arbeiten, auch Mitstreiter*innen dafür gewinnen. Nachhaltigkeit ist nichts für Sprinter*innen oder Einzelkämpfer*innen, sondern für Team-Marathonläufer*innen.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

... Umweltverträglichkeit in Konsum und Mobilität, soziale Akzeptanz von Minderheiten aller Art, Wiedergewinn von Studienfreiheit im Humboldt'schen Sinne entgegen über Jahrzehnte expandierter Bindung an Prüfungslasten.

Kurzinterview mit Koordinator*in

Umweltverbands (sogenannte Pull-Maßnahmen) kaum wahr. Wohingegen Faktoren, die die Gunst des Autofahrens reduzieren (sog. Push-Maßnahmen) gespürt werden und zum Überdenken der Verkehrsmittelwahl Anlass geben.

MEHR ERFAHREN

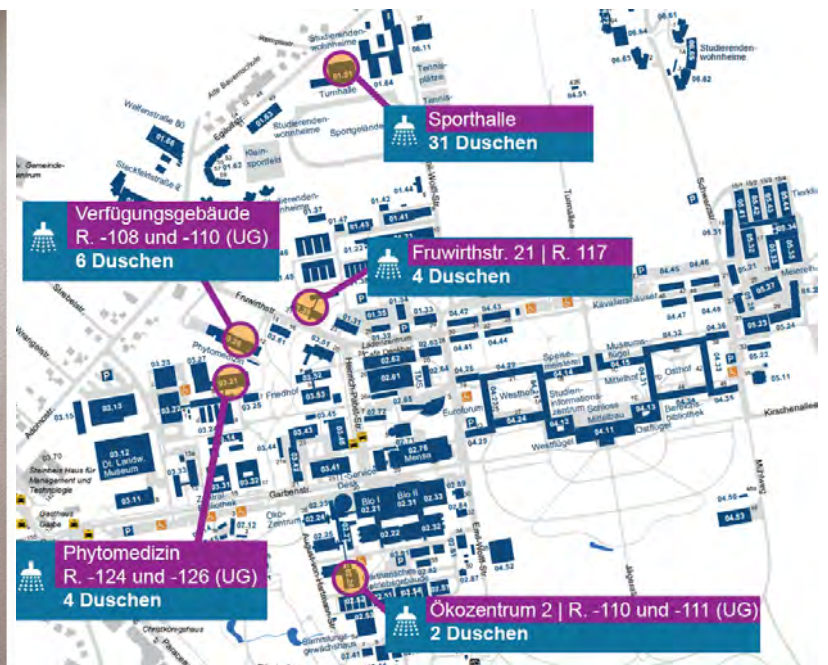
Nachhaltigkeitsbericht 2020 (S. 22, 46), Magazin zum Nachhaltigkeitsbericht 2020 (S. 22-25): <https://www.leuphana.de/universitaet/entwicklung/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsbericht.html>

Umweltmanagementsystem nach EMAS (Umweltzerklärung 2020, S. 7, Umweltprogramm S. 14): [leuphana.de/umwelt](https://www.leuphana.de/umwelt)

Dusch- & Umkleide- möglichkeiten für Radpendler*innen



Foto: TU Darmstadt



Vor allem in der warmen Jahreszeit sind Duschmöglichkeiten für Radfahrer*innen interessant, die einen längeren oder topografisch anspruchsvollen Anfahrtsweg haben. Vorhandene Dusch- und Umkleidemöglichkeiten, die bislang exklusiv einzelnen Einrichtungen zustanden, sind nun für alle Radpendler*innen der Universität verfügbar. Das macht das Radeln zur Arbeit bzw. zum Studienort deutlich attraktiver.

Bisherige Erfolge:

- 47 Duschen dezentral über den gesamten Campus an fünf Standorten für alle Angehörigen der Universität
- sehr positive Resonanz auf unser Vorhaben

Besteht seit:

November 2019

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Universität Hohenheim

Kontaktdaten für Interessierte:

Paul Weinmann
paul.weinmann@uni-hohenheim.de
+49 (0)711 45922048

Die Hochschule in Zahlen:

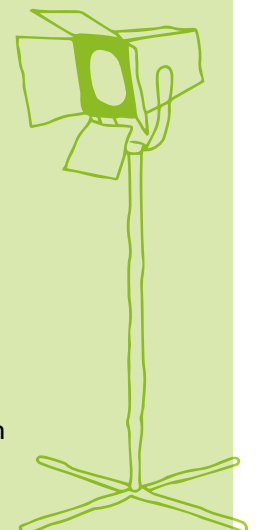
9.300 Studierende, 2.100 Beschäftigte,
3 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierende
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung





KONTEXT

Die Universität Hohenheim ist eine Campus-Universität im Süden Stuttgarts, rund zehn Kilometer vom Stadtzentrum der Landeshauptstadt entfernt. Die Lage bedingt, dass Beschäftigte sowie Studierende das Thema Mobilität seit Jahren in unterschiedlichen Kontexten – Emissionen, Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit – diskutieren.

2015 wurde ein Beratungsunternehmen beauftragt, basierend auf einer Bestandsaufnahme und Mängelanalyse sowie eigener Beobachtungen auf dem Campus, Empfehlungen für eine verbesserte Erreichbarkeit des Campus und sicherere Bewegungsmöglichkeiten auf dem Gelände abzuleiten. Die Befragung verdeutlichte, dass der auf dem Campus fließende und ruhende Kfz-Verkehr dominierte (hohe Fahrgeschwindigkeiten, Parksuchverkehre, gebotswidriges Parken). Rund 40% der Befragten nutzten den motorisierten Individualverkehr (MIV) für die Fahrt zum Campus. Rund 30% nutzten den ÖPNV. Der Radverkehrsanteil lag bei 17% (Sommer) bzw. 11% (Winter). Darüber kam heraus, dass die Erschließung des Campus mit dem ÖPNV Defizite aufweist – Notwendigkeit des Umstiegs bei der Fahrt aus Richtung Stuttgart, unzureichende Anbindung des östlichen Campus-Bereichs. Außerdem fehlten zentrale Radabstellmöglichkeiten, die schmalen Gehwege waren mit vielfachen Barrieren und Hindernissen versehen und es bestanden unterschiedliche Nutzungskonflikte.

Auf Grundlage dieser umfassenden Bedarfsanalyse und den daraus abgeleiteten Leitziele hat die Universität zusammen mit dem Landesbetrieb für Vermögen und Bau Baden-Württemberg (VBV), der Stadt Stuttgart, der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und studentischen Vertreter*innen ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das je nach baulichem Aufwand und Dringlichkeit in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen unterteilt ist. Dieses Mobilitätskonzept ist Bestandteil des Hohenheimer Masterplans 2030, den der Universitätsrat einstimmig beschlossen hat und den der Gemeinderat verabschiedet hat.

Das Mobilitätskonzept umfasst folgende fünf Handlungsfelder:

- übergreifende Maßnahmen
- ÖPNV
- PKW
- Fahrrad
- Dienstweg- und Campuserwicklung

Jedes Handlungsfeld umfasst kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen, die wir seit Oktober 2018 bearbeiten und teilweise bereits umgesetzt haben. Ein wichtiges Handlungsfeld ist die Förderung des Radverkehrs, wozu auch Dusch- und Umkleidemöglichkeiten gehören.

ZIELE

- Steigerung der Attraktivität der Radnutzung
- Erhöhung Radverkehrsanteil am Modal Split
- Steigerung der Attraktivität des Standorts, sowohl für Beschäftigte als auch für Studierende

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Universitätsangehörige sollen nach der mit dem Rad absolvierten Fahrt zur Uni die Möglichkeit haben zu duschen. Das kommt vor allem Radnutzer*innen in der warmen Jahreszeit zugute, die einen längeren oder topografisch anspruchsvollen Anfahrtsweg haben. Das Fehlen einer adäquaten Möglichkeit zum Frischmachen ist für viele ein Grund, trotz des grundsätzlich vorhandenen Willens nicht mit dem Rad zur Uni zu fahren.

Deshalb sind nun vorhandene Dusch- und Umkleidemöglichkeiten, die bislang exklusiv einzelnen Einrichtungen zustanden, für alle Radpendler*innen der Universität zugänglich. Damit soll letztlich der Anteil der Radfahrer*innen unter den Pendler*innen steigen.

Ein Ziel des Angebots bestand darin, Duschangebote möglichst dezentral und über den Campus verteilt zu schaffen. Die Wege zur Dusche von unterschiedlichen Punkten des Campus aus sollten möglichst kurz sein.

AUFBAU UND INHALT

Die Initiative lag maßgeblich im Bereich der Verwaltungsabteilung Fläche und Bau (Mobilitätsmanager, Liegenschaftsmanagement). Durch die guten Kontakte zu den einzelnen Leiter*innen der verschiedenen Universitätseinrichtungen haben wir formale Hürden überwunden und das Reinigungs- und Servicekonzept angepasst.

ERGEBNISSE

Seit dem Wintersemester 2019 sind dezentral über den gesamten Campus verteilt 47 Duschen an fünf Standorten verfügbar. Aussagekräftige Erfahrungswerte über die Nutzung liegen noch nicht vor. Erste Rückmeldungen waren jedoch sehr positiv.

Duschen erhöhen, so die grundsätzliche Überlegung, den Radverkehrsanteil unter den Universitäts-Angehörigen. Das führt wiederum zu einer erhöhten Präsenz des Themas Fahrrad im Uni-Kontext.

Ein Verzeichnis der Einrichtungen auf einer Campus-Übersichtskarte wird gerade vorbereitet. Das kann die Nutzung weiter fördern



VERSTETIGUNG



Eine Institutionalisierung ist dadurch gegeben, dass es sich um nun freigegebene Duschanlagen in den Gebäuden des Campus, hauptsächlich der Institute und des Unisports handelt.

Die Klärung der Finanzierung sowie der Organisation des zusätzlichen Reinigungs- und Instandhaltungsbedarfs war für die Zustimmung der einzelnen Institutsleiter*innen zur Öffnung der Duschen entscheidend.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Hauptsächlich Studierende nahmen an einer Abstimmung teil (74%), die das Interesse an universitären Duschköglichkeiten abfragte. Ergebnis: 120 dafür, 25 dagegen. Bei der Umsetzung der Maßnahme waren Studierende nicht eingebunden. Die Universitätsverwaltung hat die Freigabe der Duschen direkt mit Institutsleiter*innen, dem Campus Service sowie der Universitätsleitung verhandelt.

UMSETZUNG

- Sommer 2019: Vorbereitung auf die Zertifizierung der Universität Hohenheim als fahrradfreundliche Arbeitgeberin durch den ADFC; das schuf die erforderlichen Rahmenbedingungen zur Öffnung der Dusch- und Umkleieräume
- WiSe 2019/20: Öffnung und Bekanntmachung des Duschangebots

ERFOLGSFAKTOREN

- Unterstützung des Vorhabens durch die Universitätsleitung (Kanzlerin)
- Anpassung des Reinigungs- und Servicekonzepts sowie dessen Finanzierung
- Regelung des Zugangs zu Einrichtungen mit Zugangsbeschränkungen
- Vorhandensein eines Mobilitätsmanagements, um kontinuierlich an der Umsetzung der Maßnahme zu arbeiten

HERAUSFORDERUNGEN

- Teilweise ist der ungehinderte Zugang zu Forschungsinstituten nicht einfach zu realisieren.
- Nicht alle Institutsleiter*innen befürworteten die Öffnung der Einrichtung für institutsfremde Personen.
- Das Angebot an Duschen ist noch ausbaufähig. Dafür sind allerdings zusätzliche Budgets erforderlich, um notwendige Bau- und Sanierungsarbeiten vornehmen zu können.

ÜBERTRAGBARKEIT

Wenn bereits Duschanlagen vorhanden sind und deshalb vorerst keine Baumaßnahmen erfolgen müssen, sollte sich die Maßnahme gut übertragen lassen. Es hilft, wenn die Universitätsverwaltung und -leitung als Treiber fungieren.

Organisatorische Faktoren, die es zu bedenken gibt: die Zugangs- und Schließregelungen, die Reinigung (und Klärung entsprechender Zuständigkeiten mit dem Campus Service) sowie die Finanzierung.

EINBLICKE



Zitate aus Kommentarbereichen des Hohenheimer OnlineKuriere, dem internen Online-Nachrichtenportal der Universität:

„Das ist ja genial!!! ... das ist/war sicherlich bei vielen ein Grund, nicht mit dem Radl zu fahren.“

„Super! Schon seit Langem habe ich mir so etwas gewünscht.“

„Das finde ich grandios, vielen Dank an alle Beteiligten für ihren Einsatz!“

„Tatsächlich hatte mich das davon abgehalten, mit dem Fahrrad nach HOH aus der Stadt zu fahren, weil man eben bis Degerloch nassgeschwitzt ist! (...) TOP an AFB [Abteilung Fläche und Bau], Kanzlerin, Institute, whoever und sowieso alle, die das möglich machen.“

Auszüge aus einem ausführlichen Erfahrungsbericht eines Beschäftigten zu einer Pedelec-Testaktion und den neuen Duschköglichkeiten:

„Ich habe bereits seit Längerem mit dem Gedanken gespielt, mit dem Fahrrad den Weg zur Uni zu absolvieren. Dieser beträgt bei mir (...) ca. 23 km, die Fahrtzeit mit dem Pkw inkl. täglichem Stau (...) ca. 50 min. Hintergrund für meine Gedankenspiele ist (...) die fehlende Zeit für regelmäßige sportliche Aktivität (...). Zwei Gründe haben mich bisher aber von einem Pendeln mit dem Fahrrad abgehalten: erstens die Topographie (eine Steigung von 10 bis 18% zwischen Hedelfingen und Krankenhaus Ruit über fast 2 km) und zweitens eine fehlende Dusche zu Beginn des Arbeitstages. (...). Mit den nun bereit gestellten Duschköglichkeiten löst sich auch das zweite Problem bei der Fahrradanfahrt. Bislang habe ich mir mit Waschlappen und Seife auf den Toiletten notdürftig beholfen (...).“

ZUKUNFTSIDEEN

- Dusch- und Umkleideangebot ausweiten, indem noch nicht öffentlich zugängliche Anlagen nutzbar werden
- ergänzend stehen auch Wasch- und Trockenträume ganz oben auf der Wunschliste der Ganzjahresradpendler*innen

MEHR ERFAHREN

Pressemitteilung zur Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber (wofür die Duschen ein Erfolgsfaktor waren): <https://kurzelinks.de/s5za>

Mobilitätswebseite der Universität Hohenheim: <https://www.unihohenheim.de/mobilitaet>



Mein bewegendster Moment:

... die zahlreichen positiven Rückmeldungen, die zeigen, dass Themen zur Förderung des Radverkehrs relevant sind und dass Verbesserungen wahrgenommen werden.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen dazu beiträgt, die natürliche Umwelt zu schützen und langfristig zu bewahren und damit die Lebensqualität zu steigern.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Es muss nicht immer *big* sein; auch viele kleine Maßnahmen oder Projekte erzielen eine Wirkung.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

... orientiert sich an den Zielen des Mobilitätsmanagements der Universität Hohenheim: Emissionen minimieren, Erreichbarkeit des Campus durch nachhaltige Verkehrsmittel verbessern, gesteigerte Aufenthaltsqualität auf dem Campus.

Kurzinterview mit Koordinator*in

Pedelec-Café

Foto: HAZ, Behrens



Wir stellen Studierenden und Mitarbeitenden der Hochschule einen Fuhrpark von ca. 70 Pedelecs bereit. In dem von Studierenden gestalteten Raum finden neben dem Radverleih und dem Verkauf von Kaffee auch kleinere Reparaturen an privaten Rädern und kulturelle Veranstaltungen statt.

Bisherige Erfolge:

- 1.000 bis 1.500 verliehene Pedelecs pro Jahr
- Akzeptanz der fahradfreundlichen Infrastruktur durch Studierende und Mitarbeitende
- Auswertung der Fahrdaten der Pedelecs in Forschungsprojekten

Besteht seit:

Juli 2016

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Hochschule Hannover, Landeshauptstadt Hannover, Verkehrsclub Deutschland

Kontaktdaten für Interessierte:

Lars-O. Gusig
lars.gusig@hs-hannover.de

Die Hochschule in Zahlen:

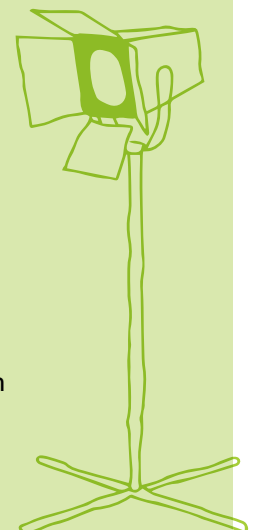
9.900 Studierende, 760 Beschäftigte,
5 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierende
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Im Rahmen des Forschungsprojekts „Schaufenster Elektromobilität“ haben wir 70 Pedelecs für ein Fahrradverleihprojekt in Hannover beschafft. Zusammen mit dem Fachbereich Planen und Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Hannover, dem VCD und weiteren Partner*innen haben wir die Räder mit Datenloggern ausgestattet und an Bürger*innen in Hannover verliehen. Mit Projektende im Jahre 2016 stand die Frage im Raum, was mit den Rädern geschehen soll. Können wir den Verleih auch ohne externe Forschungsmittel weiterführen?

Das Ausleihen der Räder erfolgte zuvor über das „Labor für Mikro-Mobilität“, das für den direkten Kundenkontakt jedoch kaum geeignet war – der Standort diente auch flächenintensiven Labor- und Forschungsarbeiten, war nicht ebenerdig gelegen und nur über eine verwinkelte Treppe zugänglich. Das erschwerte zusätzlich die Erreichbarkeit mit den schweren Pedelecs. Im Raum befanden sich zudem empfindliche Prüfstände, bei deren Betrieb entsprechende Geräuschpegel vorherrschen – keine gute Infrastruktur für Mitarbeiter*innen und Ausleihkund*innen.

Im Gespräch mit dem Gebäudemanagement entstand die Idee, für den Verleihbetrieb einen über eine Rampe barrierefreien Raum im Erdgeschoß zu nutzen. Der zentral im Gebäude gelegene Raum bot sich durch seine gute Erreichbarkeit, aber auch für eine weitere Nutzung an: als Kaffee- und Pausenraum für Studierende und Mitarbeitende. Eine Möglichkeit, beide Anforderungen zu verbinden?

Das war letztlich die Geburtsstunde des Pedelec-Cafés. Wir organisierten einen Wettbewerb für die Studierenden, bauten den Raum um und fingen an, ein Pedelec-Café testweise zu betreiben. Nach ausgiebiger Diskussion genehmigte die Kommission 48.000 € für unser Vorhaben.

Aus den Einreichungen des Wettbewerbs haben wir drei studentische Gruppen ausgewählt, ihre Entwürfe zu verwirklichen. Studierende des Studiengangs Innenarchitektur standen vor der Herausforderung, in dem Raum Wanddurchbrüche vorzunehmen, die Statik zu überprüfen sowie neue Türen und Fußböden einzubauen. Nach etlichen Spätschichten haben wir im Juli 2016 die feierliche Eröffnung mit den Mitgliedern des Präsidiums, der Vertreter*innen der Landeshauptstadt Hannover und des VCD gefeiert.

ZIELE

- Nutzer*innen testen und nutzen neue Fahrradarten, die sie sich aufgrund der Kosten als Studierende oft nicht leisten können (Pedelecs und Lastenräder)
- Nutzer*innen erproben neues Mobilitätsverhalten und die Unabhängigkeit vom privaten Pkw
- Hochschulmitarbeitende können Dienstfahrten zwischen den Standorten vermeiden
- Schaffung einer angenehmen Arbeitsinfrastruktur
- Betonung neuer Fahrradkultur am Campus
- Plattform für kleine kulturelle Veranstaltungen

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Die Hochschule Hannover hat über das Stadtgebiet verteilt fünf Standorte. Für Fahrten zwischen den Standorten können Studierende und Mitarbeitende die Räder nutzen und sparen so andere Dienstfahrten ein. Bisher waren für diese Fahrten der Nahverkehr sowie private oder dienstliche Pkw die priorisierten Fortbewegungsmittel.

Unser Angebot: Studierende und Mitarbeitende können Pedelecs und Lastenräder für bis zu zwei Wochen kostenlos im Alltag testen. Die Nutzer*innen können so ein neues Mobilitätsverhalten in ihrem jeweils persönlichen Lebensumfeld erproben. Die bei Studierenden und Mitarbeitenden beliebte Café-Infrastruktur betont durch ihr Werkstattambiente eine neue Fahrradkultur. Wir veranstalten Repair-Cafés, bei denen Studierende auch ihre privaten Fahrräder in der vorhandenen Werkstattinfrastruktur des Cafés reparieren und die fachkundige Hilfe der dortigen Mitarbeitenden nutzen können.

AUFBAU UND INHALT

Zwei Professoren des Instituts für Konstruktionselemente, Mechatronik und Elektromobilität organisieren und leiten das Pedelec-Café. Ein wissenschaftlicher Mitarbeiter aus einem laufenden Forschungsprojekt rekrutiert das studentische Personal und organisiert den Materialeinkauf. Den Betrieb des Cafés sowie den Verleih übernehmen vollständig studentische Hilfskräfte. Für die Studierenden stellt die Arbeit im Pedelec-Café eine willkommene Möglichkeit der ergänzenden Studienfinanzierung dar.



ERGEBNISSE

- Alle Statusgruppen der Hochschule leihen sich die Pedelecs für verschiedenste Anwendungen aus. Insgesamt ermöglichen wir damit jährlich ca. 1.000 bis 1.500 Ausleihvorgänge.
- Unser Pedelec-Café macht Studierende und Mitarbeitende mit dem Thema Fahrrad-Mobilität vertraut.
- Begleitend führen Studierende technische Studienprojekte und Abschlussarbeiten z.B. in den Bereichen Lastenrad-Konstruktion und Fahrradenerfassung durch.
- Wir gehen davon aus, dass die Erfahrung der nachhaltigen Mobilität mit hoher Wahrscheinlichkeit das spätere (Berufs-)Leben positiv beeinflusst – je nach Situation (Lage Wohnort – Arbeit, Einkaufs- und Freizeitwege).

VERSTETIGUNG

Das Präsidium unterstützt das Projekt und begleitet es wohlwollend. Die Studienqualitätsmitteln der Hochschule deckten bisher die Finanzierung des Personals. Dennoch findet alle zwei bis drei Jahre eine Evaluation mit der Beantragung der neuen notwendigen Mittel für den Weiterbetrieb statt. Eine dauerhafte Institutionalisierung mit festem Budget wäre natürlich vorteilhaft und wünschenswert.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Die Studierenden sind auf vier Arten beteiligt:

- Aufbau und Gestaltung des Café-Raums über einen Studierendenwettbewerb
- Betrieb Café durch studentische Hilfskräfte
- Finanzierung der Hilfskräfte und des Betriebs über Studienqualitätsmittel
- Studierende nutzen die Café-Infrastruktur für Pausen und können kostenlos Räder ausleihen

UMSETZUNG

- November 2015: Antrag zum Aufbau eines Pedelec-Cafés
- Dezember 2015: Ausschreibung Studierendenwettbewerb zur Innenarchitektur
- Februar 2016: Abschluss des Wettbewerbs durch eine Preisverleihung
- Feb. bis Juni 2016: Umbaumaßnahmen des Raums
- Juni 2016: Auslaufen des Forschungsprojekts „Schaufenster Elektromobilität“
- Juli 2016: Eröffnung des Pedelec-Cafés
- Juni 2017: positive Evaluation des Pedelec-Cafés und Weiterfinanzierung bis Ende 2020

ERFOLGSFAKTOREN

- **etabliertes Netzwerk der beteiligten Partner*innen:** Das Projektkonsortium kannte sich bereits seit drei Jahren aus dem vorhergehenden Forschungsprojekt und hatte ein gemeinsames Interesse, den Verleihbetrieb fortzusetzen und auf eine neue organisatorische Ebene zu heben.
- **finanzielle Rahmenbedingungen:** Zur Grundfinanzierung der Infrastruktur und der studentischen Mitarbeitenden standen Finanzmittel über einen Antrags- und Evaluationsprozess zur Verfügung.

HERAUSFORDERUNGEN

- Finanzierungsmöglichkeiten
- geeigneter Qualitätsprozess: zunächst Unterschätzung der Dokumentation des Ausleihvorgangs und der Wartung der Räder; Beteiligung der Abteilung Arbeitssicherheit half, diese Probleme zu beheben

ÜBERTRAGBARKEIT

Grundsätzlich ist das Projekt auf jede andere Hochschule übertragbar. Alle Hochschulen verfügen üblicherweise über kleinere Flächen, die neu genutzt werden können. Hinsichtlich der Ausstattung mit Pedelecs könnte es zunächst hilfreich sein, mit einer reduzierten Anzahl an Rädern zu starten.

EINBLICKE

Insgesamt wurde das Pedelec-Café in den ersten 12 Monaten ca. 4.000 Mal von Studierenden, ca. 1.500 Mal von Mitarbeitenden und ca. 500 Mal von Externen besucht – für Kaffeepausen, Pedelec-Ausleihvorgänge oder Veranstaltungen. Es hat sich durch viele Sonderveranstaltungen wie Repair-Cafés, Weihnachtsfeiern, kleine Konzerte und Theateraufführungen, Promotionsfeiern und regelmäßiges Semestergrillen inzwischen zu einer lebhaft genutzten Einrichtung der Hochschule Hannover entwickelt.

ZUKUNFTSIDEEN

Mittelfristig ist angedacht, das Pedelec-Café, den Verleihbetrieb der Landeshauptstadt Hannover Peds-Blitz mit dem freien Lastenradprojekt Hanna unter dem Dach des Carsharing-Unternehmens Stadtmobil zu verstetigen. Hier sind aber noch grundlegende Fragen zur Wirtschaftlichkeit und zur gegenseitigen Nutzung der Räume und Buchungsplattformen zu klären.





Mein bewegendster Moment:

Es ist schön, im Stadtverkehr von Hannover

- plötzlich mal ein Rad aus unserem Pedelec-Café zu entdecken.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... meine Kinder (und später deren Kinder...) auch einmal in einer lebenswerten Stadt leben sollen.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Am besten Partner*innen suchen und schnell machen! Die geeigneten Zeitfenster für ein Konsortium oder eine Finanzierung sind oft nur kurze Zeit gegeben.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

Lehr- und Forschungsbetrieb laufen komplett klimaneutral. Es gibt ein Controlling, das den Zustand überprüft und ggf. Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Studierende nehmen nachhaltigkeitsorientierte Sichtweise ein und tragen diese ins spätere Berufsleben.

Kurzinterview mit Koordinator*in

MEHR ERFAHREN

Pedelec-Café: pedelecs.wp.hs-hannover.de

Institut für Konstruktionselemente, Mechatronik,

Elektromobilität: www.ikme.wp.hs-hannover.de

Hochschule Hannover: www.hs-hannover.de

zwanzig°

Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt



Foto: Lars Wolf

Die Fahrradwerkstatt zwanzig° bietet Hilfe zur Selbsthilfe bei der eigenständigen Fahrradreparatur. Wir bieten eine Anleitung und Unterstützung bei Reparaturen mit ehrenamtlichem Personal, den Verleih von benötigtem Werkzeug sowie ein Lager gebrauchter Ersatzteile und Workshops an.

Bisherige Erfolge:

- Bau und Aufbau einer optimal gelegenen Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt
- ehrenamtlich organisiertes Bestehen seit bald acht Jahren
- wöchentliche Öffnungszeiten von insgesamt 12 bis 18 Stunden

Besteht seit:

Dezember 2012

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Technische Universität Darmstadt; AStA der TU

Kontaktdaten für Interessierte:

fahrradwerkstatt@asta.tu-darmstadt.de
+49 (0)6151 16-28377

Die Hochschule in Zahlen:

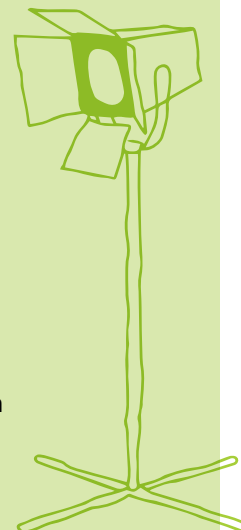
25.000 Studierende, 5.000 Beschäftigte
13 Fachbereiche

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierende
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Die Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt zwanzig° haben wir vor dem Hintergrund der Mobilitätswende und speziell mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität ins Leben gerufen. Die Idee war, dass wir technische Theorie zur Praxis machen und Hilfe zur Selbsthilfe geben wollten. Das Vorhaben startete als studentische Initiative des AStA und der Hochschulgruppe Nachhaltigkeit in Kooperation mit der TU Darmstadt. 2011 gründeten wir eine Arbeitsgruppe und erarbeiteten das Konzept. Als Orientierung besuchten wir ähnliche Werkstätten in Heidelberg und Kassel.

Die Motivation zur Einführung von zwanzig° lag darin begründet, die Wiederverwendung gebrauchter, aber noch nutzbarer Fahrräder und Fahrradteile zu ermöglichen. Außerdem wollten wir die bestehende Fahrradinfrastruktur um einen Ort ergänzen, an dem Menschen lernen können, ihre Fahrräder selbstständig zu reparieren. Das Angebot sollte von Studierenden für Studierende und offen für alle weiteren interessierten Menschen sein. Ein weiterer Antrieb war die Ausgestaltung einer nicht-kommerziellen Fahrradwerkstatt. All dies wird uns durch die finanzielle und organisatorische Unterstützung des AStA und die unentgeltliche Bereitstellung der Räumlichkeiten von der TU Darmstadt ermöglicht.



ZIELE

- bis Eröffnung: Bau der Räumlichkeiten, Aufbau der Fahrradwerkstatt, Ausstattung, Anlernen der Ehrenamtlichen
- fortlaufend ab Eröffnung: Aufbau von Workshop-Angeboten, Aufrechterhalten der Öffnungszeiten, Wissenstransfer zw. Ehrenamtlichen und Besucher*innen, Fahrradreparaturen
- Ausweiten des Angebots: Fahrradverleih über Heinerbike und BikeSurf
- Stärkung des Fahrradverkehrs in der Stadt, z.B. über Fahrradaktionstage und Unterstützung von Radentscheid oder Critical Mass

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Komplett auf Spenden basierend, bietet zwanzig° allen interessierten Menschen Platz, Anleitung und Unterstützung bei der Reparatur ihrer Fahrräder. Die Nutzer*innen können alle notwendigen Werkzeuge direkt vor Ort ausleihen und fehlendes Material aus dem Ersatzteillager nehmen. Neben der Werkstatt gibt es zudem eine frei zugängliche Luftpumpe und einen Schlauchautomat, den ein herkömmlicher Fahrradladen betreibt. Menschen ohne Fahrrad können sich bei zwanzig° ein E-Lastenrad über Heinerbike und Fahrräder sowie Anhänger von BikeSurf ausleihen oder ein eigenes Modell im Lager gebrauchter Fahrräder aussuchen. Heinerbike ist ein freier und kostenloser E-Lastenradverleih in Darmstadt. Die Kosten für das von zwanzig° verwaltete E-Lastenrad übernimmt der AStA der TU Darmstadt. BikeSurf ist ein komplett spendenbasierter, international verbreiteter Fahrradverleih.

zwanzig° ist während der Vorlesungszeiten insgesamt 18 und in den Semesterferien 12 bis 15 Stunden pro Woche an mehreren Tagen von nachmittags bis abends geöffnet. Regelmäßig veranstalten wir Workshops zu Themen rund um die Fahrradreparatur, speziell auch für Zielgruppen wie Geflüchtete, Frauen, Inter* und nicht-binäre Menschen. Einmal im Jahr findet darüber hinaus ein Fahrradaktionstag der Stadt Darmstadt sowie ein Aktionstag der TU Darmstadt unter Mitwirkung von zwanzig° statt.

Bei zwanzig° beziehen wir Studierende als zukünftige Entscheidungsträger*innen in den Prozess hin zu einer nachhaltigeren Mobilität ein. Das fördert beispielsweise unsere ehrenamtlichen Mitarbeitenden in ihrer Rolle als Multiplikator*innen. Insgesamt stärken wir vor allem den Radverkehr durch unser Angebot an Leihrädern, Reparaturhilfen und Gebrauchträdern.

AUFBAU UND INHALT

Wir betreiben zwanzig° komplett ehrenamtlich. Die Ehrenamtlichen können sich auf zwei Wegen einbringen: über einen Referent*innen- oder einen Ehrenamtsvertrag beim AStA, die beide für den nötigen Versicherungsschutz in der Werkstatt sorgen. Die Referent*innen tragen die Hauptverantwortung für den internen und öffentlichen Betrieb und erklären sich bereit, „Schichten“ zu übernehmen, in denen sie die Besucher*innen betreuen. Im Gegenzug erhalten sie Aufwandsentschädigungen in Höhe von 100 bis 200€ monatlich. Die Kosten hierfür übernimmt der AStA.



Personen mit Ehrenamtsverträgen haben keine Verpflichtung, zu festen Zeiten in der Werkstatt zu helfen. Sie bringen sich flexibel nach ihren Möglichkeiten ein. Bei den ein- bis zweiwöchigen Sitzungen des aktiven Teams haben alle das gleiche Stimmrecht. In den Sitzungen stellen wir neu angeschaffte Werkzeuge und Reparaturmethoden vor. Außerdem entscheiden wir gemeinschaftlich über die Ausrichtung und das Angebot von zwanzig°.

Die Betreuung der Werkstatt und Hilfestellung bei Reparaturen übernehmen während der Öffnungszeiten mindestens zwei Aktive. Workshops finden normalerweise samstags mit dreistündiger Dauer statt und sind für alle offen. Die Vorbereitung umfasst z.B. eine theoretische Einarbeitung und Auswahl von Reparaturtätigkeiten für den Workshop. Personen aus dem aktiven Team konzipieren die Workshops. Für Wiederholungen und den internen Wissenstransfer dokumentieren wir unsere Angebote.

ERGEBNISSE

- wöchentliche Öffnungszeiten der Werkstatt von 12 bis 18 Stunden
- Nutzung durch Studierende, Mitarbeitende und Nicht-Angehörige der TU Darmstadt
- seit Bestehen von zwanzig° geschätzt rund 700 Fahrradspenden und über 30.000 Fahrradrepaturen: durchschnittlich 10 Fahrradspenden pro Monat, schätzungsweise 100 Fahrradrepaturen pro Woche
- aktive Mitgestaltung der Fahrradaktionstage der Stadt Darmstadt und dem ersten Fahrradaktionstag der TU Darmstadt
- ca. 5 Workshops pro Semester (offen für alle)
- seit April 2019 ist während der Öffnungszeiten ein E-Lastenrad für bis zu drei Tage entleihbar; seitdem ist es an fast jedem Tag entliehen
- der durch zwanzig° betreute Verleih über BikeSurf umfasst mittlerweile ungefähr 10 Fahrräder und 2 Fahrradanhänger

Durch die Förderung des Radverkehrs helfen wir dabei, den Autoverkehr zu reduzieren und den ÖPNV zu entlasten. Zusätzliche Angebote für Geflüchtete, Frauen, Inter* und nicht-binäre Menschen, z.B. durch Workshops und Aufwandsentschädigungen, wirkt gesellschaftlichen Missständen gezielt entgegen. Die Besucher*innen lernen, wie sie Fahrräder selbst reparieren und das gesammelte Wissen weitergeben können. Im aktiven Team der Werkstatt von etwa zehn Menschen findet ein stetiger Wissenstransfer statt.



VERSTETIGUNG

Durch die Unterstützung des AstA und der Verwaltung der TU Darmstadt ist zwanzig° mit bald achtjährigem Bestehen fest in die Hochschulstruktur eingebunden. Die Unterstützung vonseiten der TU umfasst neben der kostenfreien Bereitstellung der Räumlichkeiten auch Fahrradspenden und Dienste wie z.B. Entsorgungen. zwanzig° ist unter Studierenden und über sie hinaus bekannt.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Eine studentische Initiative hat zwanzig° gegründet, seitdem führen Studierende aber auch Nicht-Angehörige der Universität das Projekt weiter. Sie betreuen nicht nur die Öffnungszeiten und Workshops, sondern bestimmen gemeinschaftlich auch das Angebot der Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt. Dieses richtet sich primär an Studierende, ist aber auch allen anderen interessierten Personen offen zugänglich.



UMSETZUNG

- 2011: Gründung einer AG und Exkursionen
- seit 2012: Unterstützung von Universität, Kanzler und Baudezernent durch Bau und Bereitstellung der Räumlichkeiten
- seit 2012: Kostenübernahme für Erstausrüstung und laufende Kosten durch den AstA
- 2012: Bau und Einrichtung der Werkstatt in zentraler Lage auf dem Campus
- Dezember 2012: Eröffnung der Werkstatt
- 2017: Schaffung von Aufwandsentschädigungen für Geflüchtete, die sich ehrenamtlich einbringen
- 2018: Feier zum fünfjährigen Bestehen im Anschluss an eine Critical Mass
- 2019: Organisation und Teilnahme am ersten Fahrradaktionstag an der TU Darmstadt

ERFOLGSFAKTOREN

Die TU Darmstadt stellt die Räumlichkeiten kostenfrei zur Verfügung und hat das Projekt durch Baukosten und Einrichtung unterstützt, um nachhaltige Mobilität aktiv zu fördern. Die große Nachfrage des Angebots von zwanzig° bestätigt den Erfolg unseres Vorhabens.

Das Budget, das wir nicht durch Spenden decken, übernimmt der AstA. Neben der finanziellen Hilfe trägt die Unterstützung des AstA in vielen weiteren Bereichen wesentlich zum Bestehen von zwanzig° bei.

Die enge Zusammenarbeit mit der Hochschulgruppe Nachhaltigkeit der TU Darmstadt hat uns anfangs ebenfalls unterstützt. Auch heute noch sind einige Menschen sowohl bei zwanzig° als auch in der Hochschulgruppe Nachhaltigkeit aktiv.

HERAUSFORDERUNGEN

Herausfordernd sind für zwanzig° eine weitgehende Finanzierung über Spenden, die Suche nach engagierten Ehrenamtlichen sowie der ungleiche Geschlechteranteil im aktiven Team. Problematisch ist neben Diebstahl auch die selten vorkommende Belästigung zwischen einzelnen Besucher*innen in Form von ungefragter und ungewollter Hilfe. Dank des häufigen und aktiven Austauschs im ehrenamtlichen Team sind alle Team-Mitglieder für solche Situationen sensibilisiert und reagieren entsprechend.

ÜBERTRAGBARKEIT

Der Aufbau einer Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt ist in ähnlicher Form auch in anderen Städten und insbesondere an anderen Hochschulen möglich.

EINBLICKE

Bewertungen auf der Facebook-Seite:

„Ganz toll da! Liebe Menschlein, die einem beim Fahrradreparieren helfen und dafür Werkzeug zur Verfügung stellen.“

„Super Einrichtung und hilfsbereites Team!“

ZUKUNFTSIDEEN

Zukünftig könnte eine Vernetzung zwischen zwanzig° und anderen Selbsthilfe-Fahrradwerkstätten stattfinden, um sich gegenseitig zu unterstützen und voneinander zu lernen. Außerdem kann das Angebot von zwanzig° weiter ergänzt werden, z.B. durch den Aufbau von Fahrradreparaturs-Stationen. Das Büro für Nachhaltigkeit der TU Darmstadt hat im Juni 2020 bereits drei solcher Stationen an verschiedenen Standorten der TU Darmstadt aufgestellt. Für interessierte Initiativen könnten wir zukünftig Führungen durch die zwanzig°-Werkstatt anbieten, um die Bekanntheit, Vernetzung und Kooperation weiter zu stärken. Den Fahrradverleih über BikeSurf und Heinerbike wollen wir weiterhin aufrechterhalten und ausbauen, weil Besucher*innen das Angebot sehr gut annehmen.



Mein bewegendster Moment:

Sehr bewegend war für mich das Ende des Jahres 2015 – viele Geflüchtete kamen in Darmstadt an und zwanzig° hat toll darauf reagiert. Das ganze Team hat sich in der Geflüchteten-Hilfe engagiert, z.B. über zusätzliche Öffnungszeiten (auch am Wochenende), kostenlose Fahrradrepatur für Geflüchtete und viele andere Projekte. Einige der Geflüchteten sind bei uns geblieben, haben Deutsch und Fahrradreparaturen gelernt, beim Übersetzen unterstützt und sind Teil des Teams und Freund*innen geworden.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... ganz kurz gesagt: Weil ich Kinder habe. Egal wie man es umschreibt, der Kernpunkt ist der Gedanke und die Sorge, wie ich etwas für zukünftige Generationen hinterlasse.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Sprecht mit vielen Menschen über euer Vorhaben! Nur dadurch findet ihr Mitstreiter*innen. Bleibt hartnäckig, hinterfragt euch und andere, versucht (intern wie extern) immer lösungsorientiert zu diskutieren und tätig zu sein.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

In meiner Vision leben und lehren alle Bereiche der Hochschulen Nachhaltigkeit. Die Hochschulen haben dabei Konzepte und Prozesse zu nachhaltiger Lehre, Versorgung und Mobilität und setzen diese konsequent um.

Ingo Sauer (bis Herbst 2020 Gewerbereferent des AstA der TU Darmstadt und Koordinator von zwanzig°)

MEHR ERFAHREN

Webseite zwanzig°: www.zwanziggrad.org führt zu www.asta.tu-darmstadt.de/asta/de/fahrradwerkstatt

Facebook: www.facebook.com/zwanziggrad/

Heinerbike: www.heinerbike.de

BikeSurf: www.bikesurf.org

(Mehr) Interdisziplinäre Lehre für die Mobilitätswende

ein Kurzplädoyer von Philine Gaffron

Vorbemerkung: Selbst, wenn mittlerweile vermehrt von *Mobilitätsforschung*, *Mobilitätssystemen* und der *Mobilitätswende* die Rede ist, so sprechen wir doch immer noch eher von *Verkehrsplanung* oder *Verkehrspolitik*. Hieran zeigt sich bereits ein Unterschied zwischen konzeptioneller Interdisziplinarität und sektoralen Handlungsansätzen. Die Begriffe finden dennoch der Einfachheit halber im Weiteren entsprechend ihrer Gebräuchlichkeit Verwendung.

„Sobald wir etwas für sich genommen betrachten wollen, stellen wir fest, dass es mit allem anderen im Universum verbunden ist.“¹ Diese Aussage von John Muir, dem Naturphilosophen, der als Vater der Nationalparks in Nordamerika gilt (1838, Schottland bis 1914, USA), bezog sich ursprünglich auf Muirs Überlegungen zur (damals noch nicht) klassischen Ökologie. Sie lässt sich aber im Prinzip auf fast alle Bereiche gesellschaftlichen Handelns übertragen. Auch in der Mobilitätsforschung und -lehre befinden wir uns noch in einem Stadium, in dem wir die Betrachtung der Zusammenhänge im Muirschen Sinne erweitern sollten, um der gesellschaftlichen Vernetzung und Zukunftsrelevanz des Themas gerecht zu werden.

Denn auch in diesem Jahrtausend wurden in Deutschland noch Bundesverkehrswegepläne erstellt, die sich stärker an der bestehenden Nachfrage und deren prognostiziertem Wachstum orientierten, als an Klimaschutzzielen und volkswirtschaftlicher Effizienz. Und es wurden Neubaugebiete geplant, deren Straßenräume sich (erst) nach der Fertigstellung für die Busflotte der zuständigen Verkehrsunternehmen als nicht befahrbar erwiesen. Vergleichbare Extreme einer mangelnden Abstimmung von Stadt- und Verkehrsplanung auf dieser Ebene dürften zwar zunehmend seltener werden, eben auch weil die Notwendigkeit einer Integration der Handlungs-

felder Raum, Stadt und Verkehr in der Lehre immer selbstverständlicher mitgedacht und vermittelt wird. Aber selbst, wenn die Betonung der Notwendigkeit einer Mobilitätswende für wirksamen Klimaschutz von den meisten Studierenden in meinen Veranstaltungen heutzutage mit Kopfnicken quittiert wird (ab und an auch mit einem für Gemeinplätze reservierten Augenrollen), ist die Mehrzahl dann dennoch erstaunt zu erfahren, dass der Verkehrssektor in Deutschland weiterhin der einzige ist, dessen CO₂-Emissionen seit den 1990er Jahren nicht zurückgegangen sind. Die entsprechenden Zusammenhänge sowie Lösungsansätze müssen somit weiterhin differenziert erläutert und diskutiert werden.

Gleiches gilt für den Themenbereich Verkehr und Wirtschaft. Güterverkehr bewegt sich größtenteils in den gleichen Verkehrssystemen wie Personenverkehr. Und auch der Personenwirtschaftsverkehr hat einen hohen Anteil am (urbanen) Verkehrsgeschehen. Privatwirtschaftliche Entwicklungen und logistische Entscheidungen sind somit für die Mobilitätswende hoch relevant. Daher bedarf es des entsprechenden Wissens und Bewusstseins bei den jeweiligen Akteur*innen, sowohl in der Logistik als auch in der Verkehrsplanung. Auch die Automobilindustrie kann bei entsprechenden gesamtgesellschaftlichen Zielsetzungen nicht als rahmengebendes Element für die Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs verstanden werden, sondern ist als zu gestaltende Variable zu begreifen, für die entsprechende Konzepte benötigt werden.

Des Weiteren sollte die Lehre die Relevanz der Mobilitätssysteme für soziale Gerechtigkeit, für gesellschaftliche und individuelle Gesundheit sowie für Artenvielfalt und Bodenschutz (im Rahmen der Flächeneffizienz) vermitteln. Selbst Verhaltenspsychologie, Kognitionsforschung und Neurowissenschaften sind für zielführende Strategien in Bezug auf Mobilität und die Mobilitätswende wichtig. Sie können uns zeigen, wie wir auch für ältere Menschen möglichst lange eine sichere Mobilität gewährleisten. Und sie können uns helfen, individuelle Mobilitätsentscheidungen sowie die Verkehrspolitik

¹ Eigene Übersetzung; im Original: „When we try to pick out anything by itself, we find it hitched to everything else in the Universe.“ Muir (1911): *My First Summer in the Sierra*. Boston: Houghton Mifflin. S. 110. Sierra Club Books Ausgabe 1988.

in ihrer Vielfalt und ihrem Beharrungsvermögen besser zu verstehen. Damit können wir sie wirksamer beeinflussen und gestalten.

Wenn wir die Dringlichkeit einer sozial und ökologisch gerechten Mobilitätswende im Zeichen von Klimawandel und Ressourcenschutz ernst nehmen, haben wir allerdings nicht mehr die Zeit, uns noch zehn oder auch nur fünf Jahre mit der konzeptionellen Optimierung der Lehre zu beschäftigen, um dann in acht bis neun Jahren entsprechend befähigte Absolvent*innen in die berufliche Praxis verabschieden zu können. Außerdem kann kein einzelner Studiengang alle genannten Fachgebiete in gleicher und ausreichender Tiefe abdecken. Glücklicherweise hat die notwendige thematische Integration in der Lehre vielerorts bereits große Fortschritte erzielt – oder hat die entsprechenden Entwicklungen sogar maßgeblich mitbestimmt. Dennoch ist es weiterhin und immer von Neuem an uns – den Lehrenden –, Kriterien und Handlungsoptionen für eine zukunftsfähige Mobilität im Rahmen bestehender Studienangebote und Kursstrukturen zu vermitteln. Dafür bieten sich die Aufnahme relevanter Inhalte in entsprechende Lehrveranstaltungen, Gastvorträge und Exkursionen ebenso an wie interdisziplinäre Studienprojekte und hochschulübergreifende Angebote in Form von Summer Schools oder ähnlich des Mobilitätslabors Hamburg² – einer Initiative der dortigen Behörde für Umwelt und Energie und Hamburger Hochschulen zum Thema nachhaltige Mobilität der Zukunft.

Natürlich ist es richtig und sinnvoll, dass sich das gesellschaftlich wirksame Handeln von Hochschulabsolvent*innen auf Basis spezifischer Fachexpertise auf einen ebenfalls konkreten Wirkungsbereich im Themenkomplex Mobilität konzentriert. Genauso wichtig, ja eigentlich unumgänglich, ist es aber auch, dass die Lehre alle dazu befähigt und anregt, sich der größeren Zusammenhänge bewusst zu sein und die Relevanz des eigenen Betätigungsfeldes einzuordnen sowie mit Akteur*innen in anderen zentralen Wirkungsbereichen verständlich und verständlich kommunizieren zu können. Das gilt nicht nur für den Bereich Verkehr und Mobilität. Unabhängig von der Fachdisziplin sollte ein Hochschulstudium dazu beitragen, dass seine Absolvent*innen sich an gesellschaftspolitischen Diskursen konstruktiv kritisch beteiligen und dass sie möglichst evidenzbasiert entscheiden und handeln.

Wir werden uns im Detail nicht immer einig sein, welche Elemente des Mobilitätssystems in Zukunft genau welche Rolle spielen können oder sollten – an dieser Stelle sollen Elektromobilität

und autonomes Fahren als Stichworte genügen. Aber die Richtung dürfte klar sein. Wenn unsere Absolvent*innen auf dieser Basis analysieren, diskutieren, planen und handeln, können sie dazu beitragen, die zahlreichen Bestandteile von Verkehrssystemen und Mobilität zu einem immer flexibleren und somit widerstandsfähigem Netz zu verknüpfen, das (frei nach der Brundtland-Definition³) die Mobilitätsbedürfnisse heutiger Generationen befriedigt, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen.



Foto: Eva Häberle

DR. PHILINE GAFFRON

forscht und lehrt am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg. Nach Abschlüssen in Ökologie und Landschaftsarchitektur verfasste sie eine Doktorarbeit im Bereich Verkehrsplanung. 2012 und 2013 forschte sie als Stipendiatin der Deutschen Forschungsgemeinschaft an der UC Davis in Kalifornien zum Thema Verkehr und Umweltgerechtigkeit und ist zurzeit Mitglied der Enquete-Kommission zur Klimaschutzstrategie des Landes Bremen.

² Mehr unter www.mobillab-hh.de.

³ Brundtland (1987): *Our common Future*. UN-Weltkommission für Umwelt und Entwicklung.

Lehrmodul Nahmobilität



Foto: Wibke Reckzeh

In dem Lehrmodul vermitteln wir den Forschungsstand zum Thema Rad- und Fußverkehr. Darüber hinaus erhalten die Studierenden Einblicke in mögliche Berufsfelder, in denen sie zukünftig eine nahmobilitätsfreundliche Stadtgestaltung als Planer*innen in der Praxis umsetzen können.

Bisherige Erfolge:

- ca. 25 Teilnehmende pro Jahr
- Ausbildung von über 100 Stadt- und Verkehrsplanungsabsolvent*innen in Nahmobilität
- Absolvent*innen in Berliner Verwaltungen u.a. als Radbeauftragte tätig

Besteht seit:

Sommer 2016

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Technische Universität Berlin in Zusammenarbeit mit Praxispartnern wie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr, dem Umweltbundesamt und mit Verbänden wie VCD, BUND, FUSS e.V.

Kontaktdaten für Interessierte:

Prof. Dr. Oliver Schwedes
oliver.schwedes@tu-berlin.de

Die Hochschule in Zahlen:

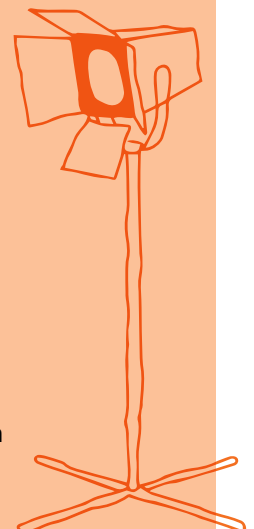
33.500 Studierende, 7.000 Beschäftigte,
7 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

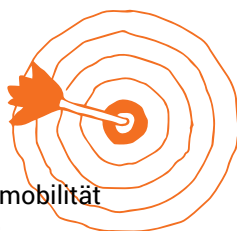
Initiiert von

- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung
- BUND



KONTEXT

Den Anlass zur Einführung des Lehrmoduls Nahmobilität bildete der Reformstau in Berlin. Trotz diverser Strategien wie der Berliner Radverkehrsstrategie, der Fußverkehrsstrategie, dem Stadtentwicklungsplan Verkehr etc. fehlte es in den Bereichen Rad- und Fußverkehr an Umsetzung. Als ich 2014 die Leitung des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung übernahm, wuchs die Motivation, ein neues Lehrmodul zu entwickeln. Bei der Durchführung der ersten Lehrveranstaltung hat mich Thorben Prenzel vom BUND unterstützt.



ZIELE

- Vermittlung Forschungsstand Nahmobilität
- Berufsorientierung für Studierende
- Erlernen von Partizipationsverfahren

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Die integrierte Lehrveranstaltung Nahmobilität betrachtet die für die Planungspraxis wachsende Bedeutung der Inter- und Transdisziplinarität. Daher fokussiert das Modul neben der Vermittlung theoretischer Grundlagen auf anwendungsbezogene und praxisrelevante Themen und bereitet die Studierenden auf diese Weise auf die Anforderungen in ihrem zukünftigen Berufsleben vor. So simulieren Studierende beispielsweise zusammen mit Praxispartner*innen konkrete Unternehmenssituationen bzw. konzipieren und führen gemeinsam Partizipationsverfahren durch.

Die Studierenden haben ein umfassendes Verständnis von der spezifischen Thematik Nahmobilität und den praktischen Herausforderungen bei der Umsetzung von Rad- und Fußverkehrsstrategien in Städten und Gemeinden. Der didaktische Ansatz spielt typische berufliche Handlungssituationen durch, in denen die Studierenden mit konkreten Anforderungen konfrontiert werden, die sie praxisnah bearbeiten müssen. Mit Blick auf die berufliche Praxis setzen wir somit im Rahmen der Lehrveranstaltung mit dem innovativen pädagogischen Modell „Handeln-in-Situationen“ einen neuen Ansatz in der Hochschulausbildung von Ingenieur*innen um. Die Konzeption der Übungssitzungen erfolgt in enger Kooperation mit verschiedenen Praxispartner*innen (u.a. SenStadt, ADFC, BUND, FUSS e.V., UBA) und bildet damit die Grundlage für einen integrierten Planungsansatz für die Mobilitätswende.

AUFBAU UND INHALT

Das Lehrmodul steht auf drei Säulen: Vorlesung, Übung mit Praxispartner*innen, Zukunftswerkstatt.

Die Fachgebietsleitung hält wöchentlich die Vorlesung. Die Konzeption der Übungssitzungen erfolgt in enger Kooperation mit verschiedenen Praxispartner*innen. Die Zukunftswerkstatt – eine innovative Partizipationsmethode, um kreative Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen – führen die Studierenden ganztägig am Ende des Semesters durch. Wir leiten sie während des Semesters entsprechend an. Die Studierenden nutzen die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt für ihre Entwurfsplanung, die sie nach dem Seminar als eine Teilleistung präsentieren müssen. Eine weitere Teilleistung bildet der Abschlussbericht.

ERGEBNISSE

- 25 bis 30 Studierende in jeder der drei bisherigen Lehrveranstaltungen
- Austausch zwischen Studierenden und den zwölf Praxispartner*innen
- über den Wissenstransfer hinaus entstehen persönliche Kontakte
- die Kontakte mündeten oftmals in berufliche Anstellungen
- Entwicklung realitätsbezogener Nahmobilitätskonzepte durch die Studierenden, z.B. Entwicklung eines Umgestaltungskonzepts für die Bergmannstraße in Berlin Kreuzberg (2016), für die Hermannstraße in Berlin Neukölln (2018) sowie einer autofreien Zone am Check-Point-Charlie in Berlin Mitte (2019)
- Aufarbeitung von Konzepten und Ergebnissen in ansprechenden Broschüren und öffentlichkeitswirksame Poster; anschließende Vorstellung in der Öffentlichkeit sowie vor zentralen Akteur*innen aus Politik und Planung
- Anwendung des praktischen Wissens im Themenfeld Rad- und Fußverkehr in Verwaltungen auf allen politischen Ebenen (Bundesverkehrsministerium, Senatsverwaltung Berlin, Bezirksverwaltungen), v.a. Engagement der Absolvent*innen im Bereich Partizipation





VERSTETIGUNG

Die Lehrveranstaltung ist als Modul „Nahmobilität – Praxisseminar“ fest im Modulkatalog der TU Berlin verankert und ist in einigen Studiengängen (Verkehrsplanung, Stadtplanung, Wirtschaftsingenieurwesen, Umweltplanung) Teil des Wahlpflichtbereichs (6 ECTS).

Wir publizieren regelmäßig die Ergebnisse der Veranstaltungen über unsere Webseite.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Die Studierenden arbeiten in engem Kontakt mit unterschiedlichen Akteur*innen und Stakeholder*innen aus dem Bereich der Nahmobilität. Weiterhin erlernen sie tiefgreifende Kompetenzen in der Konzeption und Durchführung von Partizipationsverfahren und erproben diese im Abschluss in Form einer selbstorganisierten Zukunftswerkstatt. Die Studierenden arbeiten die Ergebnisse dieser Zukunftswerkstatt eigenständig auf und publizieren sie in Form von Postern und Abschlussberichten.

UMSETZUNG

- Ende 2014: erste konzeptionelle Überlegungen zusammen mit Torben Prenzel vom BUND
- Anfang 2015: Konzeptvorstellung beim Studiengangbeauftragten
- Mitte 2015: Konzeptvorstellung im Institutsrat und Genehmigung des neuen Lehrmoduls
- Ende 2015: Eintragung ins Lehrverzeichnis der TU Berlin in den Wahlpflichtbereich
- seit 2016: regelmäßige Durchführung des Lehrmoduls im Sommersemester

ERFOLGSFAKTOREN

Unser beharrliches Werben für dieses neue Lehrmodul in den verschiedenen Universitätsgremien hat zum Erfolg geführt. Hinzu kamen wichtige persönliche Kontakte sowie der gesellschaftliche Stimmungswandel bzgl. des Themas Rad- und Fußverkehr (Fahrradvolksentscheid in Berlin etc.). Selbst die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen veröffentlichte ein Paper zum Thema Nahmobilität.

HERAUSFORDERUNGEN

Es war schwierig, das Lehrmodul am Institut für Land- und Seeverkehr zu etablieren, da die angestrebte Kooperation mit Umweltverbänden bei Kolleg*innen auf große Vorbehalte stieß. Es gab Bedenken, dass wir uns damit angreifbar machen würden. Wir begegneten dem Vorbehalt mit dem Hinweis auf die engen Industriekontakte der Verkehrswissenschaften, die es im Sinne des Nachhaltigkeitsgedankens zeitgemäß zu erweitern gilt.

ÜBERTRAGBARKEIT

Für die Übertragbarkeit braucht das Lehrpersonal folgende Kompetenzen:

- Wissen im Bereich Nahmobilität
- Kompetenzen in der Vermittlung und Durchführung von Partizipationsveranstaltungen
- Netzwerk aus verschiedenen Stakeholder*innen in Politik, Planung und Zivilgesellschaft, die bereit sind, die Veranstaltung zu unterstützen
- Erfahrung mit interaktiven Lehrformen

EINBLICKE

Evaluationsergebnis des Sommersemesters 2019: Die Veranstaltung erreichte insgesamt eine durchschnittliche Note von 1,53.

ZUKUNFTSIDEEN

Ein vergleichbares Lehrmodul gibt es bisher an keiner anderen deutschen Universität. Das Ziel ist es, Nahmobilität bundesweit als festen Bestandteil in jedem Curriculum für Verkehrsplanung anzubieten.

MEHR ERFAHREN

Webseite Ergebnisse aus der Lehre: https://www.ivp.tu-berlin.de/menue/studium_und_lehre/ergebnisse_aus_der_lehre

Evaluationsergebnisse Lehrveranstaltungen: https://www.ivp.tu-berlin.de/menue/studium_und_lehre/evaluation/



• **Mein bewegendster Moment:**

... zu sehen, wie die Studierenden gemeinsam mit Partner*innen aus der Praxis kreative und neue Lösungen entwerfen, die verkehrsinduzierten Probleme der Zukunft zu beheben; und dabei zu wissen, dass eines Tages die nächste Generation die Verantwortung in den Verkehrsverwaltungen übernehmen wird und wir die bisherigen Blockaden überwinden können.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... ich der grundlegenden Überzeugung bin, dass Nachhaltigkeit ein Grundrecht ist, das sowohl in internationalen als auch nationalen Gesetzen eingefügt werden muss. Langfristig kann nur ein nachhaltiges System ein erfolgreiches System sein – alles andere wird früher oder später scheitern.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Einfach Voranschreiten und die klassischen Bedenkensträger*innen möglichst ausblenden. Jeder Fortschritt in unserer Geschichte war mit Grenzüberschreitungen oder Tabubrüchen verbunden. Den Status quo in Frage zu stellen und neue Ideen denken zu können, ist grundlegende Anforderung für solche progressiven Projekte.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

... dass wir nicht nur die ökologische, sondern auch die soziale und ökonomische Nachhaltigkeit als gleichwertig betrachten. Nur unter Berücksichtigung aller Nachhaltigkeitsdimensionen können die folgenden Generationen von unserem Wissen und Schaffen an den Hochschulen profitieren.

Kurzinterview mit Koordinator*in

Projektmodul bauhaus.mobil



Foto: Paul Wunderlich

Im Rahmen studentischer Mobilitätsprojekte konzipieren wir rund um den Campus in Weimar nachhaltige Mobilitätsangebote und setzen diese um. Die Projekte adressieren Studierende der Bauhaus-Uni sowie die Bewohner*innen der Stadt Weimar.

Bisherige Erfolge:

- 11 umgesetzte lokale Mobilitätsprojekte
- Berichterstattung in lokalen (v.a. Weimarer Tageszeitungen, Radio Lotte Weimar) und regionalen (MDR Thüringen Journal) Medien

Besteht seit:

Wintersemester 2018/19

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Bauhaus-Universität Weimar

Kontaktdaten für Interessierte:

Philipp Oz Kohl
philipp.oz.kohl@uni-weimar.de

Die Hochschule in Zahlen:

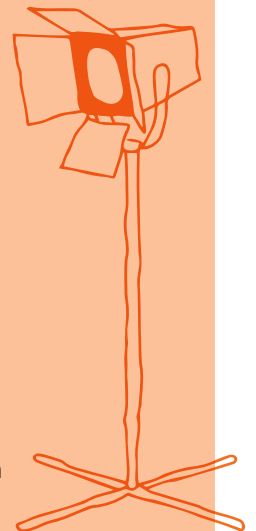
4.000 Studierende, 800 Beschäftigte,
4 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Zur Feier des 100-jährigen Gründungsjubiläums fand im Wintersemester 2018/19 das Bauhaus-Semester in Weimar statt. Studierende (Bachelor und Master) erhielten hierbei die Möglichkeit, selbstverantwortlich Lehrveranstaltungen zu organisieren und durchzuführen, deren Belegung einmalig für alle Studierenden aller Fakultäten möglich war.

Mit der Motivation, das Thema Mobilität und Nachhaltigkeit auf dem Campus in Weimar anzusprechen und Angebote neu zu etablieren, gründeten zwei Tutor*innen das Projektmodul *bauhaus.mobil*. Grundstein für die Projektidee war eine Studienarbeit der beiden Tutor*innen zum Thema Mobilitätsmanagement. Darin haben sie Konzepte ausgearbeitet, wie wir das Mobilitätsmanagement an der Uni nachhaltig verbessern könnten. Als die Möglichkeit aufkam, selbst einen studentischen Kurs anzubieten und die Vorarbeit in die Praxis umzusetzen, nutzten die beiden diese Chance.

ZIELE

- Entwickeln und Umsetzen von studentischen Mobilitätsprojekten im Rahmen aktueller Mobilitätsentwicklungen, wie z.B. Förderung des Rad- und Fußverkehrs
- CO₂-Einsparpotentiale erkennen und realisieren
- Einsatz für Flächengerechtigkeit
- Verbesserung der Gestaltung eines nachhaltigen Mobilitätsangebots rund um den Campus
- Befähigung der Studierenden, Projekte eigenverantwortlich umzusetzen
- Vermittlung von Kernkompetenzen
- Vernetzung der Studierenden mit verschiedenen Akteur*innen aus Wirtschaft, der Kommune und der Hochschule
- Vermittlung der positiven Wirkung nachhaltiger Mobilitätsaspekte über den Hochschulkontext hinaus

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Die teilnehmenden Studierenden entwickeln Projektideen, die v.a. aus dem Verbesserungsbedarf des lokalen Mobilitätsgeschehens resultieren. Hierbei erhalten sie die Möglichkeit, neben theoretischen Grundlagen aus der Lehre der Verkehrsplanung auch den Themenkomplex „Nachhaltige Mobilität“ praxisnah zu erfassen. Handlungsschwerpunkte der Projektgruppen liegen auf der Förderung des Fuß- und Radverkehrs, der Verkehrssicherheit, der Flächengerechtigkeit und der effizienteren Nutzung des motorisierten Individual-

verkehrs. Die bislang elf geplanten und umgesetzten Mobilitätsprojekte adressieren damit unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und fördern das Verständnis, dass auch viele kleine Projekte einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Damit setzen wir einen wichtigen Impuls zur nachhaltigen Transformation der Universität an sich. Ein Beispiel ist die vor Kurzem ins Leben gerufene Klima-AG, die sich als Gremium mit einer nachhaltigen und klimaschützenden Entwicklung der Universität befasst. Im Handlungsfeld Mobilität konnte der Kurs eine Art Pionierarbeit leisten.

AUFBAU UND INHALT

Die Hauptverantwortung bezüglich der Organisation und Planung des Moduls sowie der Betreuung obliegt den studentischen Tutor*innen. Die betreuende Professur und die Leitung der Bauhaus-Module unterstützt bei Bedarf die Tutor*innen fachlich und organisatorisch. Die Projektgruppe ist für die Umsetzung der Maßnahmen und Akquise von Sponsoren und Unterstützer*innen zuständig. Unsere wichtigsten Unterstützer*innen waren der VCD, die Bauhaus-Universität sowie die Stadt Weimar.



ERGEBNISSE

Bislang haben wir zwei Seminare in den Wintersemestern 2018/19 und 2019/2020 durchgeführt. Seit April 2020 kann das *bauhaus.mobil*-Modul auf elf erfolgreich abgeschlossene Einzelprojekte zurückblicken, die eine Verbesserung des Mobilitätsangebots am Campus in folgenden Bereichen erzielt haben:

- Förderung des Radverkehrs durch Anschaffung und Bewerbung eines Fahrradanhängers und einer Fahrradservicestation
- Veranstaltung eines Fahrradkinos und einer Fahrradauktion für angehende Radfahrer*innen
- verbessertes Reiseverhalten durch Aufarbeiten der Mobilitäts-Webseite der Uni Weimar sowie Bereitstellen einer Mitfahrer*innen-Station für Carsharing-Nutzer*innen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit vor Schulen in Weimar
- attraktivere Gestaltung des Fußgänger*innenverkehrs im Rahmen von Aktionen
- Durchführung eines Parking Day zur Sensibilisierung der Themen Parkraumnutzung und Flächengerechtigkeit



Das Projektmodul erreicht folgende Ergebnisse bzw. Wirkungen:

- Ideen und Ergebnisse nach außen zu tragen und idealerweise an der Uni zu verstetigen
- Studierende arbeiten interdisziplinär in Projektgruppen zum Thema nachhaltige Mobilität, erproben neue Handlungsansätze und reflektieren ihr eigenes Mobilitätsverhalten
- Herausforderung für die Studierenden, eigene Ideen umzusetzen und hierfür externe Förderer zu gewinnen; deswegen entwickelten und nutzten die Studierenden Kommunikationskonzepte als neue Kernkompetenz, um Unterstützer*innen von ihrem Vorhaben zu überzeugen
- Entstehung von Kooperations- und Fördernetzwerken zwischen den studentischen Projektgruppen, der Universität, ortsansässigen Unternehmen und der Stadt Weimar; diese treiben langfristig den Wandel in der Stadt voran

VERSTETIGUNG



Das Projektmodul ist aus dem „Bauhaus-Semester“ heraus entstanden – im Rahmen der Bauhaus-Module wird dies fortgeführt. Die Professur Verkehrssystemplanung sichert eine Verstetigung zu, sodass das Projekt nun jährlich stattfinden kann. Ausschlaggebend hierfür waren die Erfolge der einzelnen Projekte sowie das Lehr- und Lernformat, das in dieser Art noch nicht in der Lehre der Professur integriert war.

Weiterhin können die Studierenden ECTS-Punkte erwerben, jedoch können wir die Anerkennung des Kurses nicht immer gewährleisten. Hierfür sind weitere Rücksprachen mit den zuständigen Fachstudienberater*innen erforderlich.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Die teilnehmenden Studierenden sind von der Ideenfindung bis zur Umsetzung ihrer Projektarbeit komplett eigenverantwortlich zuständig. Die Betreuung des Moduls erfolgt ebenfalls durch Studierende und soll dazu dienen, die Projekte in der Planungsphase anhand eigener Erfahrungswerte zu unterstützen.

UMSETZUNG

- Januar 2018: Entwurf eines Mobilitätskonzepts für die Bauhaus-Universität im Rahmen einer studentischen Projektarbeit (Modul Mobilitätsmanagement) als Grundlage für bauhaus.mobil
- Mai 2018: Vorstellung der Idee als studentisches Lehrprojekt auf dem Tag der Lehre
- Oktober 2018: bauhaus.mobil startet erstmalig als studentische Lehrveranstaltung im Rahmen des Bauhaus.Semesters (100-jähriges Jubiläum der Universität) mit 23 Teilnehmenden in acht Projektgruppen
- März und April 2019: Abschluss der Projekte, darunter die Beschaffung eines ausleihbaren Fahrradanhängers; Einrichten einer Mobilitäts-Webseite; Organisation eines Parking Days
- Oktober 2019: bauhaus.mobil geht in die zweite Runde mit elf Teilnehmenden in fünf Projektgruppen
- Februar 2020: Fahrrad-Kino als erster Projektabschluss des Moduls
- März 2020: Professur Verkehrssystemplanung sagt weitere Unterstützung von bauhaus.mobil zu, das somit weiterhin jährlich stattfinden kann

ERFOLGSFAKTOREN

Die theoretische Vorarbeit sorgte für einen optimalen Einstieg und eine Erstumsetzung des Projekts. Ein hohes Interesse und gute Teilnehmendenzahlen haben für eine Vielzahl an spannenden Projekten gesorgt. Entscheidend war ebenfalls die Unterstützung durch die Universität (Professur Verkehrssystemplanung und Leitung des Bauhaus.Semesters bzw. der Bauhaus.Module) sowie die externe Hilfe seitens des VCD, der Stadt Weimar und kleinerer lokaler Sponsoren.

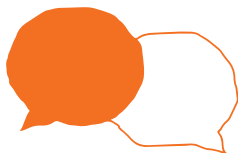
HERAUSFORDERUNGEN

Die Sponsorenakquise war für die Teilnehmenden teilweise herausfordernd. Projekte, die unmittelbar im öffentlichen Raum stattfanden, verursachten zum Teil auch Konflikte mit einzelnen Behörden oder Anlieger*innen (z.B. beim Parking Day). Eine weitere Herausforderung war das Zeitmanagement allgemein, denn die Studierenden müssen die Projekte im Rahmen der Lehrveranstaltung innerhalb eines Semesters (sechs Monate) entwerfen, planen und durchführen.

ÜBERTRAGBARKEIT

Eine Übertragung des Konzepts sollte auch auf andere Hochschulen möglich sein. Die Bauhaus-Universität ist mit ca. 4.000 Studierenden eine relativ kleine Hochschule, weshalb die Kommunikationswege zwischen den verschiedenen universitären Stellen verhältnismäßig kurz sind. An größeren Hochschulen könnten dementsprechend die längeren Kommunikationswege eine mögliche Hürde sein.

EINBLICKE



Die Kursevaluation von 2019 zeigt, dass der Großteil der Kursteilnehmenden positiv vom Kurs überzeugt war. Die Mischung aus Spaß und Lernerfolg im Modul gaben die Teilnehmenden an die Lehrenden als positiven Impuls weiter. Überdies erhielten einige Projekte, wie z.B. der ausleihbare Fahrradanhänger und der Parking Day, viel Aufmerksamkeit in den lokalen Medien. Auch das Feedback seitens der organisatorischen Leitung (Professur Verkehrssystemplanung und Leitung der Bauhaus.Module) fiel durchweg positiv aus, was letztlich auch zur Fortsetzung des Kurses beigetragen hat.

ZUKUNFTSIDEEN

In erster Linie ist es unser Ziel, den Kurs weiter zu etablieren und im Lehrangebot der Professur Verkehrssystemplanung zu verstetigen. Eine weitere Chance zur Vernetzung bietet die jährlich stattfindende Jahresschau der Bauhaus-Universität – die sogenannte *summæry*. Dort stellen wir die Semesterprojekte aller sich beteiligenden Studierenden aus. Das erhöht die Aufmerksamkeit auf den Kurs, die Projekte und die Thematik. Das lockt für kommende Semester weitere Teilnehmende aus unterschiedlichen Fachbereichen an.



• Mein bewegendster Moment:

... das durchgehend positive Feedback zu den Projekten seit Beginn des Moduls.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... der Umgang mit der Thematik das Leben und die Lebensqualität der kommenden Generationen und deren Umwelt grundlegend beeinflussen wird.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Denkt eure Projektidee bis ins Detail durch und seid mit vollem Herzblut dabei. Umso überzeugter ihr selbst von eurem Projekt seid, desto einfacher ist es auch, Unterstützung für euer Projekt zu gewinnen.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

... der Einsatz von klimaneutraler Mobilität und recyclebaren & umweltfreundlichen Materialien.

Kurzinterview mit Koordinator*in

MEHR ERFAHREN

Artikel zum Start bauhaus.mobil: <https://kurzelinks.de/3tw6>

Artikel Thüringer Landeszeitung: <https://kurzelinks.de/0c70>

Artikel VCD: <https://diy.vcd.org/projekte/bildung/bauhausmobil/>

Facebook: <https://www.facebook.com/watch/?v=337333476924366>

Radio Lotte Weimar: <https://kurzelinks.de/tqe6>

Raumcast

Podcast zum öffentlichen Raum



Foto: Raumcast

Der Raumcast ist eine mit ECTS-Punkten vergütete Lehrveranstaltung an der TU Berlin. Als selbstorganisiertes und transdisziplinäres Projekt entwickeln Studierende eigenverantwortlich Podcast-Episoden zum öffentlichen Raum und zu Mobilitätsthemen.

Bisherige Erfolge:

- 67 Studierende produzierten in 4 Semestern über 25 Podcast-Episoden
- Initiierung einer TU-internen Kooperation mit einem Projektseminar des Masterstudiengangs Historische Urbanistik
- studentisch-interdisziplinäres Arbeiten zum Thema Stadt, Verkehr und Nachhaltigkeit

Besteht seit:

Oktober 2018

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität Berlin, Zentraleinrichtung Wissenschaftliche Weiterbildung und Kooperation (ZEWK), VCD-Projekt „DIY. Dein Mobilitätsprojekt“, youpaN

Kontaktdaten für Interessierte:

raumcast.official@gmail.com

Die Hochschule in Zahlen:

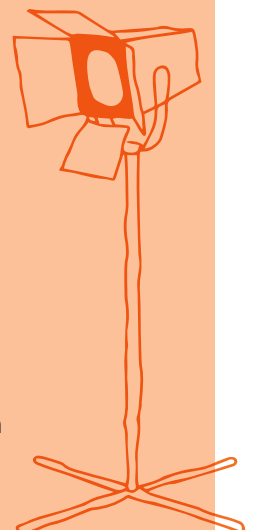
33.500 Studierende, 7.000 Beschäftigte, 7 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Ein Podcast muss geboren werden! Das stand für die zwei studentischen Gründungstutor*innen fest, nachdem sie aus soziologischer vs. verkehrsplanerischer Perspektive wieder einmal über die Nutzung des öffentlichen Raums diskutiert hatten. Obwohl beide an der TU Berlin studieren, ist eine solche Diskussion nicht im Regellehrplan vorgesehen, sondern die Studierenden fechten das meist nur privat aus.

Das Podcast-Format war für sie daher das perfekte Medium, um ihre Themen nach außen zu tragen. Denn in ihrem Bekannten- und Freundeskreis stellen Podcasts seit einer Weile eine wichtige Wissensquelle dar, die sich von klassischen Vorlesungsmaterialien absetzt. Die Projektidee hatte nur einen Haken: Die beiden hatten keine Ahnung vom Podcasten. Bis plötzlich eine Ausschreibung der TU Berlin im Frühling 2018 die Idee zum Leben erweckte. Der Aushang kündigte die Förderung einer weiteren Runde von Studierendenprojekten an. Die sogenannten Projektwerkstätten und tu projects sind studentisch geleitete Lehrveranstaltungen im freien Wahlbereich, welche die TU über vier Semester fördert und mit ECTS-Punkten vergütet.¹ Eine großartige Chance, um noch weitere Sichtweisen und Studiengänge ins Boot zu holen. Ab hier ging es schnell: ein Antrag in letzter Sekunde, eine Zusage zur eigenen Lehrveranstaltung, ein paar Wochen Vorbereitungs- sowie Organisationswahnsinn – und schon sitzen die beiden mit 14 weiteren Studierenden zusammen, um die Universität mit einem Podcast zu bereichern. In dieser Zeit kommt eine weitere Studentin zu den Tutor*innen dazu und hilft, die Erfolgsstory des Raumcast mitzuschreiben.



ZIELE

- Entwicklung eines populärwissenschaftlichen Podcasts zu Themen des öffentlichen Raums
- Forschendes Lernen vorantreiben, d.h. Lehre auf einer rein studentischen Basis ermöglichen, in der auf Augenhöhe gearbeitet und selbst entwickelten wissenschaftlichen Themen nachgegangen wird
- neue Formen der Lehre an der Universität ausprobieren und aufzeigen
- Anstoß für Diskussionen und reflexives Denken
- Erlangung von neuen Kompetenzen durch die technische Einarbeitung und praktische Umsetzung
- aktuelle Wissenschaft und Forschung nach außen kommunizieren (Wissenstransfer)

¹ siehe die 2016 vom *netzwerk n* herausgegebene Good Practice-Sammlung *Zukunftsfähige Hochschulen gestalten*, S. 24-26, <https://kurzelinks.de/BePraSa2016>.

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

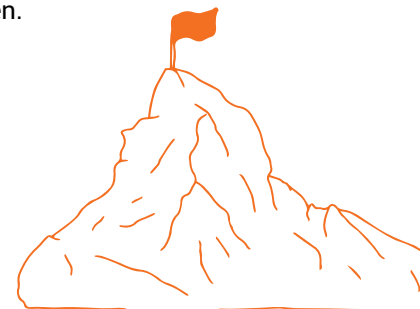
Der Raumcast ist ein selbstorganisiertes und transdisziplinäres Studierendenprojekt, verankert am Fachgebiet für Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin, in dem Studierende innerhalb eines Semesters Podcast-Episoden eigenverantwortlich konzipieren und umsetzen.

Mehrere Episoden drehen sich dabei direkt um Themen der ökologischen Mobilitätswende wie Radstadt Berlin, Carsharing oder Flächengerechtigkeit. In anderen Episoden hingegen behandeln wir nachhaltige Mobilität indirekt, indem wir bestimmte Funktionen und Gestaltungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums in seiner ganzen Vielfalt thematisieren. Dadurch setzen sich gerade auch themenfremde Studierende mit der Relevanz einer Mobilitätswende auseinander.

Für die Episoden sprechen die Studierenden mit Expert*innen, Aktivist*innen und Betroffenen und setzen sich mit wissenschaftlichen Texten auseinander, wodurch sie Einblicke in die aktuelle Forschung der Hochschule erhalten und den Wissenstransfer ermöglichen. Das interdisziplinäre Arbeiten im Projekt erlaubt es, Themen zu Stadt, Verkehr und Nachhaltigkeit auf reflexive, planerische und gestalterische Weise zu betrachten und aus diesen verschiedenen Blickwinkeln heraus zu diskutieren.

AUFBAU UND INHALT

Die Konzeption und Durchführung der Lehrveranstaltung liegt vollkommen in der Hand der studentischen Tutor*innen. Für die Umsetzung der Podcast-Episoden sind jedoch alle Studierenden gleichermaßen mitverantwortlich. Das Fachgebiet der Integrierten Verkehrsplanung und Prof. Dr. Schwedes stehen dem Seminar als organisatorische Einbindung in die Universität und beratende Instanz zur Seite. Zugleich betreut kubus als Teil der Zentraleinrichtung Wissenschaftliche Weiterbildung und Kooperation alle Projektwerkstätten an der TU Berlin. Das Online-Lehre-Team der TU stellt dem Projekt zudem ein Tonstudio und technisches Equipment zur Verfügung und unterstützt beim Einsprechen der Folgen.



ERGEBNISSE

- Bis zum Sommersemester 2020 nahmen 67 Studierende an der Lehrveranstaltung teil, während der Corona-Pandemie digital.
- Pro Semester haben die Studierenden in Kleingruppen vier Episoden eigenverantwortlich umgesetzt und veröffentlicht. Seit dem Start des Projekts haben wir insgesamt zehn Episoden auf Soundcloud, Spotify und der Raumcast-Webseite veröffentlicht; weitere 17 Folgen sind bis zum Ende des Projekts im Wintersemester 2020/21 geplant.
- Die bereits erschienenen Episoden wurden über 2.500 Mal abgerufen und von ca. 350 Personen abonniert (Stand Juni 2020).
- Studierende erwerben themenspezifisches Wissen und die Kompetenzen, dieses in die Öffentlichkeit zu tragen.
- ausgehend von Studierenden, Bereicherung der Planungswissenschaften um zeitgemäße Lehr- und Lernformate
- Hineinwirken in die beteiligten Institute sowie die Studierendenschaft
- Förderung des Nachhaltigkeitsdiskurses durch wissenschaftlich-studentische Beiträge, auf komplexe Probleme von Stadt und Mobilität aufmerksam machen und Stärkung der Selbstreflexion in Bezug auf das eigene Handeln
- Anregung und Befähigung der Studierenden zu weiteren Nachhaltigkeitsprojekten

VERSTETIGUNG

Wir bieten die Lehrveranstaltung „Podcast zum öffentlichen Raum“ für vier Semester als tu project mit 3 oder 6 ECTS im freien Wahlbereich aller Studiengänge der Universität an. Darüber hinaus präsentieren wir den Raumcast anderen Dozierenden als Beispielanwendung digitaler Medien als Prüfungsleistung. Im Sommersemester 2020 bestand zudem eine Kooperation mit dem Masterstudiengang Historische Urbanistik, wodurch wir den Raumcast für ein Semester gleichzeitig als Wahlpflichtprojekt in einem Studiengang angeboten haben.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Den Studierenden obliegt die komplette inhaltliche und konzeptionelle Gestaltung der Veranstaltung sowie des Podcasts. Das beginnt mit der Entscheidung des Logos, des Namens und der Themenschwerpunkte und geht bis zur Entwicklung einzelner Episoden und der anschließenden

Veröffentlichung und Verbreitung. Hierbei sind die Teilnehmenden in der Wahl ihrer Methoden frei. Es gilt, die Ziele nach dem Grundkonzept des Forschenden Lernens zu erreichen.

Alle Entscheidungen treffen wir im Gesamtprojektteam, z.B. auch bezüglich finanzieller Ausgaben. Die studentischen Tutor*innen sind im Besonderen für die Organisation und Moderation zuständig und unterstützen den Wissenstransfer über die Semestergrenzen hinaus.

UMSETZUNG

- Mai 2018: Antrag Projektwerkstätten
- September 2018: Förderung (für Podcast-Equipment) und Unterstützung als DIY-Projekt sowie youpaN-Projekt
- Oktober 2018: Start der Lehrveranstaltung
- März 2019: erste veröffentlichte Folge
- seit Oktober 2019: verstärkter Fokus auf der Öffentlichkeitsarbeit
- April 2020: komplett digitales Lehrkonzept

ERFOLGSFAKTOREN

Wichtig war die schnelle Umsetzung als anrechenbares Modul im freien Wahlbereich – die TU Berlin hat uns diesen Schritt ermöglicht. Weiterhin sind viele Fachgebiete und Einrichtungen der TU Berlin sehr offen und hilfsbereit auf unsere Anfragen eingegangen. Besonders hervorzuheben ist hierbei die Digitalisierungsabteilung tu digit, die das Projekt mit ihrer Aufnahmekammer und persönlichem Engagement gefördert hat.

Weiterhin waren viele Expert*innen, Politiker*innen, Aktivist*innen und Betroffene dazu bereit, Interviews zu geben, um ihr Wissen und ihre Erfahrungen mit den Studierenden zu teilen.

Gleichsam wichtig waren auch Projektpartner*innen von außen (VCD und youpaN); sie boten uns Unterstützung in Öffentlichkeitsarbeit, Vernetzung, Finanzen und Projektmanagement.

HERAUSFORDERUNGEN

Eine wesentliche Herausforderung war die Beschaffung des technischen Equipments sowie das Erlernen des Umgangs mit Hard- und Software. Doch hier lässt sich viel durch Ausprobieren in der Gruppe erlernen.

Eine weitere Herausforderung bestand darin, eigene Kriterien für wissenschaftliche Podcasts zu entwickeln, da es in diesem Bereich noch keine allgemeingültigen Qualitätsstandards gibt.



ÜBERTRAGBARKEIT

Einen Podcast zu produzieren, braucht weniger Vorkenntnisse, als wir vorab erwartet haben. Einfache Aufnahmen für interne Studienleistungen können bereits mit dem Smartphone gemacht werden. Mit einem zusätzlichen Mikrofon sind gute Audiobeiträge möglich, die öffentlich verbreitet werden können. Ideal ist, wie im Fall des Raumcast, wenn an der Hochschule oder Einrichtung eine Aufnahmekammer oder ein Tonstudio (z.B. beim Hochschulradio) vorhanden ist.

Die Erarbeitung eines Podcasts innerhalb einer Lehrveranstaltung durchzuführen, ist leicht auf andere Hochschulen übertragbar. Die Vorbereitung der Lehrveranstaltung durch Tutor*innen und die Konzeption und Umsetzung der Podcast-Episoden durch die Teilnehmenden ist jedoch mit einem gewissen Arbeits- und Zeitaufwand verbunden.

EINBLICKE

Feedback von Teilnehmenden:

„Eine Wissenssammlung, in die man immer wieder reingucken kann.“

„Toll, Backgroundstories zu haben.“

„Von Studi zu Studi.“

„Super wichtig, eigene Themen einzubringen.“

ZUKUNFTSIDEEN

Unser Ziel bleibt es, nicht nur im freien Wahlbereich als Lehrveranstaltung zu gelten, sondern ein wählbarer Bestandteil des Studienverlaufs zu werden. Gleichzeitig möchten wir bei einer Fortsetzung des Projekts den Wissenschaftstransfer stärken. Das Projekt soll noch näher von den zahlreichen Forschungsprojekten der Universität erzählen. Das ist Öffentlichkeitsarbeit, die der Raumcast für die TU Berlin machen kann, und das bringt die Studierenden eng mit der Wissenschaft zusammen, während sie zugleich kreativ sind.



Mein bewegendster Moment:

Eine Teilnehmende sagte als Anfangsziel zu uns, dass sie mit dem Podcast mehr Selbstbewusstsein tanken will. Nach zwei Semestern sahen wir eine deutlich selbstbewusstere Studentin, die ihre Gruppenarbeit gerockt hat.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... es die Welt von morgen bestimmt.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Findet motivierte Mitstreiter*innen und traut euch viel!

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

In meiner nachhaltigen Hochschule 2050 wird neben der klassischen Lehre in einzelnen Studiengängen viel projektbezogen transdisziplinär an aktuellen Themen geforscht und dazu gehandelt.

Kurzinterview mit Koordinator*in

MEHR ERFAHREN

Webseite des Podcasts: raumcast.de

Projektwerkstätten TU Berlin: projektwerkstaetten.tu-berlin.de

Artikel DIY: diy.vcd.org/projekte/bildung/raumcast/

Artikel youpaN: youpan.de/raumcast/

Raumcast-Podcast auf Spotify: <https://kurzlinks.de/ioh0>

Beet&Bike



Die studentische Initiative Rat für Zukunftsweisende Entwicklung bietet ein Modul an, das Studierende für Studierende organisieren – das Projektlabor für Zukunft und Nachhaltigkeit. Aus dieser Lehrveranstaltung ist 2018 ein Studierendenprojekt entstanden, das Anwohner*innen sowie Hochschulmitgliedern und -angehörigen ein aus recycelten Fahrradteilen gebautes Lastenrad kostenlos zur Verfügung stellt.

Bisherige Erfolge:

- Bau eines Lastenrads aus recyceltem Material durch Studierende
- Einrichtung einer kostenlosen Verleihstation
- hohe Ausleihzahlen
- Verstetigung und Ausweitung des Projekts

Besteht seit:

Sommersemester 2018

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Beuth Hochschule für Technik Berlin, Studium Generale *Projektlabor Zukunft*, Studierendeninitiative RZE, ADFC Berlin, VCD-Projekt „DIY. Dein Mobilitätsprojekt“

Kontaktdaten für Interessierte:

mail@rze-bht.de

Die Hochschule in Zahlen:

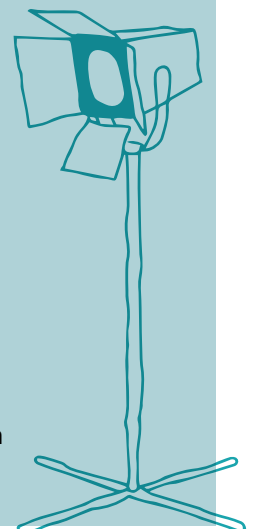
12.600 Studierende, 780 Beschäftigte, 8 Fachbereiche

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung

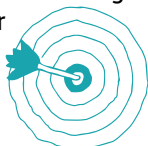


KONTEXT

Die Projektidee entstand im Sommersemester 2018 aus einem Zusammenschluss von Studierenden des Projektlabors Zukunft und Nachhaltigkeit, das die studentische Initiative Rat für Zukunftsweisende Entwicklung (RZE) betreut. Grundsätzliches Ziel des Projekts ist es, die Hochschule durch das Anbieten eines kostenlosen und nachhaltig produzierten Lastenrades für den Kiez zu öffnen. Zusätzlich möchten wir mit dem Konzept das Thema Upcycling und Repair-Kultur Kommiliton*innen und Mitarbeitenden der Hochschule näherbringen – so entstand das spätere Lastenrad aus gebrauchten Fahrradteilen. Mit dem anschließend kostenlosen Verleih an Studierende, Hochschulmitglieder und -angehörige sowie an Anwohner*innen bieten wir zudem eine alternative Transportmöglichkeit an und tragen damit zum positiven Nebeneffekt bei, den Sharing-Gedanken weiter nach außen in die Gesellschaft zu tragen.

ZIELE

- kostenloser Verleih eines nachhaltig produzierten Lastenrads und damit Anbieten einer alternativen und klimaschonenden Transportmöglichkeit für die Hochschule und den angrenzenden Stadtteil Wedding
- Beitrag zur lokalen Verkehrsentlastung durch den Ausbau des Berliner Lastenradnetzwerkes
- Gesellschaft beim Umdenken unterstützen, hin zu einer nachhaltigeren Lebensweise
- Etablierung und Ausweitung des Sharing-Gedankens und der Repair-Kultur
- Übertragbarkeit des Projekts



BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Neben dem Grundgedanken, Hochschulmitgliedern sowie -angehörigen und Anwohner*innen eine nachhaltige und kostengünstige Transportmöglichkeit in Form eines ressourcenschonend hergestellten Lastenrades zur Verfügung zu stellen, sollte auch der Zugang so einfach wie möglich sein und nicht in Konkurrenz zu existierenden Verleihangeboten stehen. Aus diesem Grund haben wir Kontakt zum ADFC Berlin aufgenommen und das selbstgebaute Lastenrad in dessen berlinweites Sharing-Netz kostenloser Lastenräder fLotte Berlin eingegliedert. Dadurch haben wir eine neue und nachhaltige Transportmöglichkeit an und um die Hochschule eröffnet. Nutzer*innen können das fertiggestellte Lastenrad nun über die in Berlin bereits sehr prominente Online-Plattform fLotte Berlin nach Anmeldung reservieren und anschlie-

ßend im Berliner Stadtteil Wedding ausleihen. In diesem von Autos dominierten Stadtteil ist es eines der wenigen ausleihbaren Lastenräder. Dadurch kommt unserem Projekt ein besonderer gesellschaftlicher Mehrwert zuteil. Aufgrund der hohen Anschaffungskosten von Lastenrädern ist der kostenlose Verleih für viele Anwohner*innen und Studierende die erste Möglichkeit, ein Lastenrad auszuprobieren. Wir leisten daher erheblich dazu bei, das Lastenrad als nachhaltige Alternative zum Auto in Betracht zu ziehen und sich mit dem Sharing-Gedanken auseinanderzusetzen.

AUFBAU UND INHALT

Das Projekt Beet&Bike ist im Rahmen des Moduls Projektlabor Zukunft und Nachhaltigkeit entstanden. Der studentische RZE betreut das Modul und vergibt 2,5 Leistungspunkte für die Belegung. Innerhalb des Moduls gibt es zwei Projektgruppen: Eine befasst sich mit der Umsetzung einer Hochbeet-Parkgarage auf dem Campusgelände und die andere kümmert sich um den Bau und Verleih des Lastenrades.

Beide Projektgruppen verfügen über einen hauptverantwortlichen Studierenden, der Aufgaben wie Organisation und Kommunikation nach innen und außen übernimmt (Social Media-Kanäle des RZE, Absprache mit lokalen Medien, Präsentation des Projekts auf öffentlichen Veranstaltungen). Auch die Akquise von finanziellen Fördermitteln ist eine wichtige Aufgabe der hauptverantwortlichen Person. Jedes der zwei Teams besteht aus einer gruppenleitenden Person und aus mindestens drei studentischen Mitwirkenden, die sich neben der handwerklichen Vorbereitung, Umsetzung und Recherchetätigkeit auch um die mediale Verwertung und Nachbereitung kümmern.

ERGEBNISSE

- Gewinn des DIY-Ideenwettbewerbs 2018 des VCD mit einer Förderung in Höhe von 1.000 €
- auch Teil der Förderung: Bewerbung und Dreh eines Image-Videos im Jahr 2019
- Ausleihrate seit Februar 2019: 143 Mal für Transportzwecke sowohl von Hochschulmitgliedern und -angehörigen als auch Anwohner*innen – bei einer durchschnittlichen Fahrstrecke von 3,3 km entspricht dies einer CO₂-Ersparnis von 85 kg (Vergleich mit einem mittleren Pkw)
- Fertigstellung der detaillierten Bauanleitung; online verfügbar unter <https://kurzelinks.de/lastenrad>
- Vorstellung des Lastenrads und des dahinterstehenden Konzepts auf drei Hochschulveranstaltungen und einer Fahrradfachveranstaltung; dadurch Reichweite von etwa 1.100 Personen



- Entlastung des innerstädtischen Verkehrs durch kostengünstige und klimafreundliche Alternativen
- Ausweitung des Lastenradnetzes fLotte Berlin und damit Schaffung eines Bewusstseins für klimafreundliche Transportmöglichkeiten und die Vorteile einer Sharing-Community
- Selbstwirksamkeitserfahrung der Studierenden
- Förderung der Projektmanagementfähigkeiten
- Start des Folgeprojekts im Jahr 2020: Bau eines Lastenradrahmens aus kompostierbaren Materialien

VERSTETIGUNG



Das Lastenrad ist seit der Fertigstellung ein elementarer Bestandteil bei Hochschulveranstaltungen und dient als Vorzeigebispiel studentischen Engagements – Hochschulmitglieder nutzen es z.B. für den Transport von Materialien. Für die Wartung ist ein/e ehrenamtliche/r Radpat*in des Berliner Lastenradnetzwerkes und ein Studierender des Projekts als Teilbesitzer*in verantwortlich. Für die Koordination und bei allgemeinen Fragen rund um das kostenlose Ausleihen von Lastenrädern in Berlin steht die Abteilung fLotte des ADFC als Ansprechpartnerin zur Verfügung. Damit das Lastenrad auch in der vorlesungsfreien Zeit verfügbar ist, läuft die Radausgabe über den benachbarten Bioladen, was sich gut etabliert hat.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Die Studierendeninitiative RZE und Studierende aus dem Projektlabor Zukunft und Nachhaltigkeit initiierten und realisierten das Projekt Beet&Bike.

UMSETZUNG

- Mai 2018: Start des Projekts (Planung, Auswahl des Lastenradbautyps sowie der Zielgruppe)
- Juni 2018: Auszeichnung als Gewinnerprojekt 2018 und Erhalt von 1.000 € Förderung durch den VCD
- Aug. bis Okt. 2018: Bau des Lastenrads in der freien Lastenrad-Werkstatt in Berlin
- Okt. 2018: offizielle Einweihung des Lastenrads Kalle auf einer Hochschulveranstaltung der Beuth Hochschule
- Feb. 2019: Lastenrad Kalle ist offiziell Teil des fLotte-Programms und ist seitdem kostenlos entleihbar

- Aug. 2019: Testung des Lastenrads vom Fahrwerk Kurierkollektiv für einen Tag als Zustellfahrzeug im Kuriergeschäft
- Okt. 2019: Pitch auf RZE-Sitzung für Folgeprojekt und anschließende Bewilligung von 300 €
- Nov. 2019: Start des Folgeprojekts – Bau eines kompostierbaren Lastenradrahmens

ERFOLGSFAKTOREN

Insgesamt waren drei Faktoren für das Gelingen entscheidend:

- die Begeisterung für das Projekt im Team, auch in schwierigen Momenten; die gleiche Begeisterung und Unterstützung durch Außenstehende
- Austausch und Zusammenarbeit mit Menschen, die Projektarbeit aus den verschiedensten Bereichen bereits kennen
- finanzielle Unterstützung durch Erhalt einer Projektförderung im Rahmen des Ideenwettbewerbs „DIY. Dein Mobilitätsprojekt“

HERAUSFORDERUNGEN

Die bürokratischen Schritte, die nötig sind, um das Projekt zusammen mit der Hochschule und dem AstA zu realisieren, sind nicht zu unterschätzen. Vorab war ein Verleih durch Mitarbeitende der Hochschule angedacht. Aufgrund des organisatorischen Mehraufwands haben wir die Idee verworfen und auf Mitarbeitende eines Bioladens vor Ort verlagert. Dies war letztlich die bessere Alternative, da so eine Verbindung zum Kiez noch leichter möglich ist.

Nicht außer Acht zu lassen sind bei rein studentischen und interdisziplinären Projektgruppen auch der Zeitumfang, den ein solches Vorhaben mit sich bringt. In Anbetracht langer Prüfungsphasen und Semesterferien sind die Zeitfenster für die eigentliche Umsetzung sehr knapp. Die Motivation kann unter dem Prüfungsstress erheblich leiden. Eine gute Planung und ausreichend Unterstützung sind daher unerlässlich.



ÜBERTRAGBARKEIT

Die Übertragbarkeit war stets Ziel des Projekts und ist durch die öffentlich zugängliche Bauanleitung im Wiki der Lastenrad-Werkstatt gegeben. Bisher gibt es über 100 offizielle Nachbauten, die auf demselben Bauplan basieren.

Mit Blick auf die Implementierung eines ähnlichen Projekts an anderen Hochschulen sollten vorab die hochschulinternen Strukturen und Abläufe geklärt werden. Diese Strukturen können für andere studentische Gruppen ihre ganz spezifischen Probleme mit sich bringen. Durch Absprachen, flexible Projektgestaltung und Engagement kann dies jedoch überwunden werden.

EINBLICKE

„Ein Lastenrad für den Kiez: Fleißige Student*innen vom Rat für zukunftsweisende Entwicklung (RZE) an der Beuth Hochschule haben Kalle gebaut – zweirädrig, große Ladefläche, wendig, knallgrün und natürlich flott. Lastenkalle, so sein voller Name, hat seinen Heimathafen im BioLaden mit Café in der Tegeler Straße, wo er sich gemeinsam mit der fLotte Lotte auf Touren mit euch freut.“ (Weddingweiser)

ZUKUNFTSIDEEN

Aufgrund des sehr gut etablierten Lastenrades, das wir stetig warten, weiterbetreiben und umbauen, forciert der RZE ein Nachfolgeprojekt. Dieses umfasst den Bau eines Lastenrads mit einem kompostierbaren Rahmen aus Holz. Durch den weiteren kontinuierlichen Austausch aller herkömmlich produzierten Komponenten soll nicht nur ein CO₂-neutrales, sondern sogar ein CO₂-reduzierendes Lastenrad entstehen, das auf allen Ebenen eine nachhaltige Mobilität ermöglicht.

Durch die außergewöhnliche Bauart können wir das geplante Lastenrad zudem medial nutzen und so Studierende und Lehrkräfte hochschulübergreifend ansprechen und für nachhaltige Mobilität und Umweltthemen begeistern.

MEHR ERFAHREN

Bauanleitung Lastenrad: <http://www.werkstatt-lastenrad.de/index.php?title=Bauanleitungen>

fLotte Berlin: <https://flotte-berlin.de/cb-items/kalle>

Webseite RZE: <https://rze.studis-bht.de/>



• Mein bewegendster Moment:

... als meine Kommilitonin in den ersten schönen Tagen des März 2019 unser Lastenrad Kalle im Park Rehberge im Wedding entdeckt, spontan ein Foto schießt und es anschließend in die Orga-Gruppe des RZE stellt. Auf dem Bild ist unser Lastenrad zu sehen, das neben einem Pärchen steht, das sich in der Sonne auf eine Decke gelegt hat. Beim genaueren Betrachten des Fotos wird plötzlich klar, einer der beiden geht auf Krücken und hätte es selbst nie allein in den Park geschafft, weshalb der andere ihn mit dem Lastenrad dort hingefahren haben muss. Sharing ist Caring!

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... es nicht nur unverzichtbar, sondern ein Lernprozess geworden ist, der Spaß macht.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Tut es im Team und schaut euch andere Projekte an. Wenn ihr Fragen habt, schreibt die anderen Projekte an. Die meisten erzählen immer gerne, wie Dinge funktionieren und worauf zu achten ist. Wenn kein Mail-Kontakt zustande kommt, ruft am besten an. Oft ist der unglaubliche Umfang der Projektarbeit der Grund, warum auf äußere Anfragen nicht reagiert wird. Der persönliche Kontakt ändert dies meist umgehend. Last but not least: Seid sehr hartnäckig und lasst euch von anderen nicht unterkriegen, denn oft sitzt der entscheidende Mensch genau ein oder zwei Türen weiter neben dem blöden.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

... wo soll ich da bloß anfangen, vielleicht beim Gebäude selbst. Ein Gebäude, das ein großer lebender Organismus ist. Ein Gebäude, das von sich aus gibt, statt zu nehmen – wie die Naturbauten von Konstantin Kirsch. Er hat vor über 25 Jahren angefangen Häuser zu pflanzen. Gepflanzt? Ja genau, er hat sie gepflanzt!

Kurzinterview mit Koordinator*in

„Schöne-Radrouten“- Karte zur Universität



Foto: H.-J. Wege, 2019

Die Idee einer Online-Fahrradkarte entstand aus einer langjährigen verkehrsgeographischen Forschungsarbeit zum Stadtverkehr. Kerngedanke ist, dass Radfahren entlang verlärmter Hauptverkehrsstraßen keine Freude bereitet, im Mitstrom des Kfz-Verkehrs nicht besonders sicher ist und zahlreiche Ampelanlagen Radler*innen ständig ausbremsen. Alternativ gibt es in Lüneburg und den Vorortgemeinden viele schöne Wege, die man aber als Ortsunkundiger nicht so ohne Weiteres findet.

Bisherige Erfolge:

Mit der interaktiven „Schöne-Radrouten“-Karte zeigen wir, wie aus dem Arbeitsweg ein Gewinn für Körper und Seele wird. Die ausgewiesenen Wege sind nicht nur schön, sondern durch den wenigen bis fehlenden Kfz-Verkehr auch sicherer und oftmals schneller als die Wegeverbindungen, welche die Verkehrsplanung entlang der Hauptverkehrsstraßen ausweist.

Besteht seit:
2017

Hochschule & Kooperationspartner*innen:
Leuphana Universität Lüneburg

Kontaktdaten für Interessierte:
peter.pez@uni.leuphana.de
irmhild.brueggen@leuphana.de
antje.seidel@leuphana.de

Die Hochschule in Zahlen:

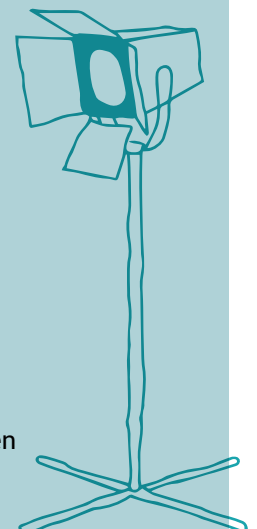
9.900 Studierende, 1.076 Beschäftigte,
4 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

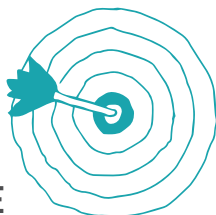
Initiiert von

- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Nachhaltige Mobilität ist bereits seit den 1990ern ein Thema in Forschung und Lehre am Institut für Stadt- und Kulturräumforschung (IfSK). Unser Fokus früherer Seminare, Sicherheit, Schnelligkeit und Attraktivität des Radverkehrs zwischen Universität und Wohnbereichen zu stärken, führte letztlich zu einer Radschönrouteninitiative unter apl. Prof. Dr. Peter Pez und Dr. Antje Seidel vom IfSK. Auf der Basis eigener Ortskenntnis und langjähriger Forschungsarbeit kannten beide nicht nur zahlreiche Radelstrecken, sondern auch die Diskrepanz von realen Wegestrukturen und den Kenntnissen hierüber bei Verkehrsteilnehmer*innen (*mental maps* – Abbild der Wegestrukturen im Kopf). Hieraus entstand die Idee der interaktiven „Schöne-Radrouten“-Fahrradkarte. Damit wollen wir Mitarbeitenden und Studierenden, die in den Dörfern bis zu 15km Entfernung wohnen, eine Alternative zum Auto aufzeigen. Die Routen aus den Stadtteilen und Vororten aller Richtungen zum Campus sind lärm- und abgasfrei sowie fast ampelfrei. Wir haben diese Routen elektronisch und als Broschüre entwickelt und veröffentlicht. Alle Interessierten können die Routen direkt im Internet oder via GPS-Koordinaten auf ihr Smartphone laden.



ZIELE

- Förderung der klimaschonenden Mobilität und Minderung des motorisierten Individualverkehrs im Rahmen der Nachhaltigkeitsorientierung der Leuphana Universität Lüneburg
- Hinauswachsen des Radschönroutenkonzepts über den Universitätsverkehr
- Umsetzung Konzept in Stadt und Landkreis
- erneute kartographische Dokumentation der identifizierten schönen Radrouten (Print- und auch wieder Onlinekarte), zusätzlich aber auch Ausschilderungen im verkehrlichen Umfeld
- Erkennung und Ausweisung der Schön-Wege von Radler*innen-Navigations-Apps

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

In der Nachhaltigkeitsforschung sind die Diskrepanzen bekannt, die zwischen Umweltwissen, -einstellungen und -verhalten auftreten. Die interaktive Fahrradkarte versucht, auf allen Ebenen zu wirken. Zunächst wollen wir das Wissen um Strecken abseits unattraktiver Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen durch Routenalternativen erweitern. Es geht um die Angleichung und damit Verdichtung der *mental maps* an das real existierende Wegenetz. Die Radschönrouten sind zudem kurz erklärt und mit fotografischen Landschaftseindrücken der zu durchradelnden Umgebung hinterlegt. Dies spricht die Einstellungskomponente an – genauer die Motive von Entspannung, Gesundheit, Fitness durch eigene Bewegung. Wir verstehen den Ausbildungs- bzw. Berufsweg als Teil von Lebensqualität, was letztlich die Handlungsbereitschaft initiiert, diese Wegstrecken auch auszuprobieren. Die Verkehrsmittelwahlforschung hebt dabei die Pull-Komponente eines Push-Pull-Konzepts hervor. Wir wollen Radfahren als schneller, sicherer und schöner erleben, als es die durch die Verkehrsplanung favorisierten (= ausgeschilderten) Wege erlauben und als es das Autofahren jemals sein kann.

AUFBAU UND INHALT

Dr. Antje Seidel entwickelte die technische Darstellung und Implementierung. Sie und Prof. (apl.) Dr. Pez lieferten auch den größten Teil der Routenvorschläge bezüglich Strecken, fotografischer Illustrationen und Präsentationstexten. Weitere Kolleg*innen erweiterten die Vorschläge.

ERGEBNISSE

- Hinauswirken des Radschönroutenkonzepts über den Campus hinaus
- Projekt ist Bestandteil einer wissenschaftlichen Initiative zur Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung „3.0“; durch Flächendeckung, Barrierefreiheit, analoge und digitale Netztransparenz gekennzeichnet
- Nominierung des Konzepts für den Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2019
- Gegenstand eines Fördermittelantrags der Bundesinitiative Modellvorhaben Rad des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
- bislang keine systematische Nutzungserhebung zur interaktiven Fahrradkarte, weil zum Zeitpunkt des Aufbaus nicht vorhersehbar war, dass sich die Grundgedanken als Teil einer

neuen Radverkehrsförderstrategie (RVF 3.0) ausweiten und verselbstständigen würden

- zahlreiche persönliche und positive Rückmeldungen (Anerkennung, Lob und Dank sowie Bemerkungen eines persönlichen Umstiegs vom Auto auf das Fahrrad bzw. Pedelec) gegenüber Initiator*innen

VERSTETIGUNG

Die interaktive Fahrradkarte ist fest in den Webauftritt und die Kommunikation der Leuphana integriert. Nicht nur, aber eben auch durch dieses Engagement benannte der Präsident den Mobilitätsexperten Prof. (apl.) Dr. Pez zum Präsidiumsbeauftragten für Verkehr und Mobilität der Universität. In dieser Eigenschaft unterstützt er bei allen verkehrlichen Themen, welche die Universität und die Stadt Lüneburg betreffen.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Studierende arbeiten seit 2018 in Projektseminaren an der Eruiierung von Hindernissen im Radverkehrsnetz sowie an der Hinterlegung von Wege-daten in OpenStreetMap (OSM) speziell für die Radschönrouten. Ersteres dient der Optimierung von Wegezuständen und der Ausräumung von Beschilderungshindernissen (z.B. Nur-Gehwege, Einbahnstraßen, Zufahrtsverbote für alle Fahrzeuge statt nur Kfz). Die OSM-Arbeit soll dazu dienen, dass die Algorithmen der Radnavigations-Apps die Radschönrouten als attraktiv und schnell befahrbar erkennen und demgemäß ausweisen.

UMSETZUNG

- 2017: Idee und Erstellung einer Online-Radschönrouten-Karte mit Kurztext und Fotos für den Webauftritt der Leuphana und mit der Universität als Verkehrsziel
- 2018: erstes Projektseminar zu Radverkehrshindernissen in Lüneburg und seinem unmittelbar anschließenden Kranz suburbaner Vorortgemeinden (nicht mehr nur Uni-bezogen)
- 2019: erstes Projektseminar zur Erfassung der Streckendaten von Radschönrouten in OpenStreetMap (ebenfalls nicht mehr nur Uni-bezogen)
- Ebenfalls 2019: Nominierung für den Deutschen Nachhaltigkeitspreis; Sonderpreis Digitalisierung, Sparte Forschung
- 2020: Klassifizierung der Projektskizze RVF 3.0 im BMVI-Modellvorhaben Rad als grundsätzlich förderwürdig; Verfassen des Förderantrags

ERFOLGSFAKTOREN

Die gravierenden Defizite der bisherigen Radverkehrsförderung schaffen die Rahmenbedingungen unseres Projekts:

- starke Fixierung auf fördermittelträchtige Bauvorhaben und Hauptverkehrsstraßen führen zu einer elementaren Vernachlässigung des diffusen, umwegeempfindlichen Radverkehrs
- Vernachlässigung des *mental map*-Defizitproblems: seit den 1960er Jahren in der Geographie bekannt, aber keine hinreichende Beachtung in der Radverkehrsplanung
- inzwischen Sensibilisierung der Planungsebenen in Stadt und Landkreis
- positives Aufnehmen der Ausgangsidee der interaktiven Fahrradkarte innerhalb der Uni

HERAUSFORDERUNGEN

Es gab keine besonderen Probleme bei der interaktiven Fahrradkarte. Bei deren Ausweitung auf das Stadtgebiet fehlte es bis 2018 an Sensibilität und Übernahme- bzw. Handlungsbereitschaft. Unter dem Einfluss der Projektseminar-Ergebnisse hat sich das aber ins Gegenteil verkehrt.

ÜBERTRAGBARKEIT

Das ursprüngliche Kernelement der interaktiven Fahrradkarte mit Schönrouten ist auf alle Hochschulen übertragbar und es bedarf hierzu auch keiner dezidierten verkehrsplanerischen Kenntnisse, schon eher aber Kenntnisse im Umgang mit elektronischen Karten. Begleitend sind Grundfertigkeiten der Gestaltung ansprechender Kurztexte in Koppelung mit einem Auge für attraktive Landschaftsaufnahmen von Vorteil.

EINBLICKE

„Vielen Dank für die tollen Routenvorschläge! Ich nutze sie nicht nur für meinen Arbeitsweg, sondern auch für die Freizeit. Wirklich beeindruckend, was man in und um Lüneburg erradeln kann.“ (Mitarbeiterin Verwaltung)

„Diese Arbeit an den Radrouten hat mich fasziniert. Das ist wirklich ein ganz zentrales Element für die Stärkung des Radverkehrs. Vielleicht gelingt es mir ja, hier auch beruflich mal einzusteigen.“ (Umweltwissenschaftsstudent und Projektseminarteilnehmer 2019)

„Bisher fuhr ich vom Bahnhof zur Uni immer entlang der Willy-Brandt-Straße, jetzt nehme ich immer den Weg entlang des Lösegrabens und Wilschenbruch. Das geht schneller und ist so viel schöner.“ (Studentin)

ZUKUNFTSIDEEN

Kaum zu glauben, aber in den 1960er Jahren wurde vielfach spekuliert, wie lange es noch dauere, bis der Radverkehr analog zu den USA aus dem Straßenbild verschwinden würde. Inzwischen gab es eine große Renaissance des Zweirades, die durch Elektrifizierung und Digitalisierung weiteren Aufwind erfährt. Es ist durchaus möglich, dass in Kombination mit restriktiven Maßnahmen für den Autoverkehr zumindest die Mobilität in Städten eines Tages dahin kommt, wo sie in den 1930er Jahren (in Europa) schon einmal war: einer Dominanz des Stadtverkehrs durch Fahrräder. Die Radverkehrsförderung 3.0, die ihre Wurzel in der interaktiven Fahrradkarte der Leuphana Universität Lüneburg hat, stellt bei einer solchen Entwicklung eine (wichtige) Teilstrategie dar: Radverkehr barrierefrei sowie (analog und digital) netztransparent gestalten. Nötig sind aber zusätzlich auch deutlich verbesserte Mitnahmemöglichkeiten des Rades im öffentlichen Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) sowie Maßnahmen der Verkehrsberuhigung bis hin zum Ausschluss von Autoregelvekehr aus zentralen Bereichen von Innenstädten, Wohngebieten (zentralisiertes Quartierparken) und größeren Betriebs- und Institutionsarealen. Letzteres betrifft auch die Hochschulen – in Lüneburg bewegen wir uns mit dem verkehrsberuhigten Campus bereits in diese Richtung.

MEHR ERFAHREN

Interaktive „Schöne-Radrouten“-Fahrradkarte zum Campus: <https://www.leuphana.de/universitaet/campus/verkehr/fahrradkarte-interaktiv.html>

Lüneburg Maps: <https://www.lueneburg2030.de/project/lueneburgmaps/#>

Nominierung Lüneburg Maps für Deutschen Nachhaltigkeitspreis: <https://kurzelinks.de/29x2>



• Mein bewegendster Moment:

Die schönen Momente reihen sich aneinander und steigern sich von Mal zu Mal: die interaktive Karte im Netz zu sehen und mit ihr zu hantieren, die Nominierung für den Deutschen Nachhaltigkeitspreis, die Bescheinigung der Förderfähigkeit für das herangewachsene Projekt RVF 3.0 – 30 Berufsjahre tragen jetzt Früchte.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... ich mit der Geographie eine Raumwissenschaft vertrete und die allermeisten Nachhaltigkeitsthemen einen Raumbezug aufweisen. Im Grunde arbeite ich in einer Art „Königsdisziplin“ der Nachhaltigkeit, was auch meiner christlichen Motivation und Lebenseinstellung voll entspricht (liebe deinen Nächsten, auch den, der weit weg ist oder der erst noch geboren wird).

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

... gute Ideen produzieren und wenigstens eine davon selbst und mit beharrlichem Engagement umsetzen, d.h. nicht bloß von anderen erwarten, dass sie das übernehmen. Wenn jede*r nur ein solches Ding in die Tat umsetzt, gern auch nur im lokalen Bereich, dann kommen wir durch die Summe der Einzelaktivitäten sehr schnell sehr weit.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

... eine Universität, die nachhaltige Mobilität auf der eigenen Fläche konsequent umsetzt, auch wenn es mal weh tut (z.B. Parkraumbewirtschaftung) und damit vorbildhaft nach außen in die Gesellschaft hineinwirkt.

Kurzinterview mit Koordinator*in

BOKU-Bikes



Foto: Christoph Gruber

Die BOKU-Bikes sind gebrandete Fahrräder im grün-weißen Design der Universität für Bodenkultur Wien, die wir Studierenden und Mitarbeitenden stark vergünstigt anbieten.

Bisherige Erfolge:

- 1.000 Fahrräder in 5 Jahren
- Öffentlichkeitswirksamkeit

Besteht seit:

2015 (Planung), 2016 (erste BOKU-Bikes)

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Universität für Bodenkultur Wien, Bicycle in Graz, Trendwerk in der Radstation am Wiener Hauptbahnhof

Kontaktdaten für Interessierte:

Michaela Stern
michaela.stern@boku.ac.at
+43 (0)1 47654-85619

Die Hochschule in Zahlen:

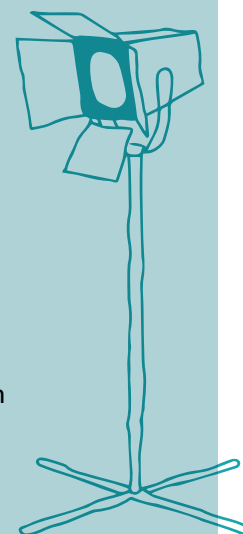
12.000 Studierende, 2.900 Beschäftigte,
15 Fakultäten

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

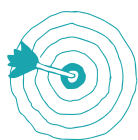
- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Die Universität für Bodenkultur (BOKU) versucht auch im praktischen Betrieb Nachhaltigkeit zu leben. Im Bereich der Mobilität arbeitet das Mobilitätsmanagement verschiedene Maßnahmen aus, um die umweltfreundlichen Mobilitätsformen (Fuß, Rad und öffentlicher Verkehr) zu fördern. 2013/14 haben wir daher an der BOKU eine Mobilitätserhebung unter allen Universitätsangehörigen durchgeführt (Vollerhebung, Onlinebefragung). Diese zeigte, dass die Universitätsangehörigen bereits sehr umweltfreundlich mobil sind: Zurücklegung der Wege zu 50 % mit ÖV, zu 12 % per Rad, zu 20 % zu Fuß und lediglich zu 18 % mit motorisiertem Individualverkehr (Auto, Motorrad). Die BOKU hat damit in der Alltagsmobilität wenig Möglichkeiten, ihre Umweltfreundlichkeit weiter zu verbessern. Mit der Mobilitätsbefragung haben wir auch 1.900 mobilitätsbezogene Probleme (davon 1.400 verortet) samt Verbesserungsvorschlägen abgefragt (siehe Kadan 2015). Auf Basis dieser Mobilitätserhebung haben wir einen Maßnahmenkatalog erarbeitet, um das Mobilitätsverhalten an der BOKU noch nachhaltiger zu gestalten.

Denn Detailanalysen zeigten, dass gerade im Radverkehr noch ein relativ großer Förderbedarf bestand. An anderen Universitäten (Uni Graz, TU Graz, Gent in Belgien) gab es bereits Modelle, wo die Hochschule Fahrräder vergünstigt an Mitarbeitende ausgibt. Mit Blick auf diese Universitäten beschloss das damals frisch gegründete Mobilitätsmanagement der BOKU, Fahrräder im Uni-Design ebenfalls zu einem vergünstigten Preis anzubieten. Das Besondere: Die BOKU-Bikes sind auch für unsere Studierenden verfügbar. Unsere Projektpartner*innen sind sozialökonomische Betriebe – sie beschäftigen u.a. Langzeitarbeitslose. Nach Sicherstellung der Finanzierung konnten wir 2015 die ersten 250 Fahrräder bestellen. Sie wurden im Frühjahr 2016 geliefert und anschließend von uns ausgegeben.



ZIELE

- hochwertige Fahrräder zu einem vergünstigten Preis für möglichst viele Mitarbeitende und Studierende der BOKU
- dadurch Förderung eines nachhaltigeren Mobilitätsverhaltens
- Öffentlichkeitswirksamkeit
- Steigerung des Zusammengehörigkeitsgefühls und der Gesundheit
- Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Richtung Nachhaltigkeit
- Verringerung der Stellplatzproblematik

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Das BOKU-Bike ist ein hochwertiges Fahrrad im grün-weißen BOKU-Design. Für Mitarbeitende und Studierende der BOKU (mindestens ein Jahr Universitätszugehörigkeit) ist das Rad derzeit für 275 € erhältlich; die Differenz zum Preis von ca. 510 € trägt die Universität. Wir bieten zwei verschiedene Rahmenmodelle in jeweils drei Größen an. Die BOKU-Bikes sollen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern und die BOKU-Gesinnung („Universität des Lebens“) nach außen tragen. Neben dem Beitrag, die Verkehrsemissionen und Treibhausgase (CO₂) zu verringern, tragen die neuen Fahrräder auch zur Gesundheit unserer Mitarbeitenden und Studierenden bei und fördern das Zusammengehörigkeitsgefühl. Die BOKU ist seit fünf Jahren nach wie vor die einzige Universität Österreichs, die auch ihre Studierenden mit günstigen Fahrrädern ausstattet.

AUFBAU UND INHALT

Für die Organisation und Verwaltung ist das Mobilitätsmanagement der BOKU zuständig. Es gibt online eine Interessent*innen-Liste, in die sich interessierte Hochschulangehörige eintragen. Anhand dieser Liste bestellen wir jeden Sommer rund 200 BOKU-Bikes. Die Lieferzeit für gebrandete Räder beträgt etwa sechs Monate, weshalb die Lieferung meist im März des Folgejahres erfolgt. Nach Ausschreibung liefern geeignete Fahrradlieferant*innen die Räder an unseren Partnerbetrieb, die Firma Bicycle in Graz. Dieser macht die Räder fahrbereit und schickt sie an unseren Partnerbetrieb Trendwerk in der Radstation Wien Hauptbahnhof. Trendwerk ist für die Ausgabe, den kostenlosen ErstsERVICE der Räder sowie die Kundenbetreuung zuständig. Sobald die Räder eintreffen, überprüft das Mobilitätsmanagement für alle unsere Interessent*innen, ob sie die Voraussetzung (mindestens ein Jahr Universitätszugehörigkeit) erfüllen. Nach Zahlung teilen wir ihnen ein Rad zu, das bei Trendwerk in der Radstation ausgehändigt wird. Die Rechnung für das Rad stellt die Firma Bicycle aus, die auch die Gewährleistung übernimmt. Die BOKU tritt nur als Vermittlerin, nicht als Händlerin auf. Mit dem Rektorat vereinbaren wir jedes Jahr neu, ob Bedarf Mittel für eine neue Tranche zur Verfügung stehen.



ERGEBNISSE

- Ausgabe von 1.000 Fahrrädern an Mitarbeitende und Studierende innerhalb von 5 Jahren
- Investition der BOKU von rund 200.000 € für aktive Mobilität und Außenwirksamkeit
- Unterstützung sozialökonomischer Betriebe: Bicycle und Trendwerk beschäftigen Langzeitarbeitslose wie auch arbeitsmarktferne Jugendliche
- Motivation zu aktiver Mobilität und Gesundheitsförderung (körperlich und psychisch)
- Verringerung der Stellplatzproblematik im Bereich der BOKU
- Einschränkungen während Covid-19: Sicherstellung Mobilität, Verringerung der Ansteckungsgefahr
- Einsatz für Nachhaltigkeit: Verringerung des CO₂-Ausstoßes
- geringe Verlagerung von Pkw-Fahrten auf BOKU-Bikes

VERSTETIGUNG

Rund 20% der Mitarbeitenden besitzen inzwischen ein BOKU-Bike. Wir bewerben regelmäßig die Aktion. Bei Studierenden ist die Fluktuation höher, laufend kommen neue potentielle Interessent*innen dazu. Daher verweisen wir auch bei den Studierenden wiederkehrend auf die Vorteile unserer Räder. BOKU-Bikes sind zudem regelmäßig Hauptpreise auf diversen Veranstaltungen, z. B. Alumni-Verband. Derzeit ist kein Ende des Projekts geplant. Wir arbeiten stetig an Verbesserungen bzw. Vereinfachungen der Verwaltung.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Im Mobilitätsmanagement sind laufend mehrere studentische Mitarbeitende angestellt. Zu deren Aufgabenbereich zählen auch die BOKU-Bikes. Zur Bewerbung binden wir die Studierenden ein.



UMSETZUNG

- 2013/14: Wunsch nach Stärkung des nachhaltigen Mobilitätsverhaltens an der BOKU; Mobilitätserhebung
- Ende 2014 bis Anfang 2015: Technologie-Entscheidung für (E-)Fahrräder
- Suche und Einholung von Angeboten: entweder 10 E-Fahrräder oder 250 herkömmliche Fahrräder; Entscheidung fiel auf 250 Räder
- Erstellung des Geschäftsmodells und Klärung des rechtlichen Rahmens
- Finanzierung und Freigabe durch das Rektorat
- Juli 2015: erste Bestellung
- Detailentscheidungen: praktische Abwicklung, Zuteilung, Ausgabe, Service, Reklamation, Gewährleistung
- Februar bis März 2016: erste Lieferung
- Frühjahr 2017/18/19: weitere Lieferungen
- Frühjahr 2020: Lieferung des 1.000sten Rads

ERFOLGSFAKTOREN

Praxisbeispiele anderer Unis dienten uns als guter Anhaltspunkt, um mit dem Projekt zu starten. Viele persönliche Gespräche zwischen Rektorat, Leitung des Instituts für Verkehrswesen sowie mehrerer Mobilitätsmanagements an Universitäten haben uns geholfen, die Rahmenbedingungen zu gestalten und die Finanzierung des Projekts zu beschleunigen.

Ausschlaggebend war die Finanzierungszusage der Universitätsleitung: Für die nunmehr 1.000 Fahrräder musste die BOKU etwa 200.000 € bereitstellen. Auch die Wahl der Kooperationspartner Bicycle und Trendwerk hat die Umsetzung erleichtert – hier gibt es eine sehr erfolgreiche und unkomplizierte Zusammenarbeit sowie Gesprächsbasis. Da es sich um sozialökonomische Betriebe handelt, konnten wir auch einen reduzierten Steuersatz anwenden, da diese Partnerbetriebe statt 20% nur 10% Umsatzsteuer verrechnen müssen.



HERAUSFORDERUNGEN

Herausforderungen stellten die Finanzierung sowie die Abklärung des rechtlichen Rahmens dar. Dazu kam das Handling der BOKU-Bikes, da die BOKU (anders als vergleichbare Unis) keine Lagerfläche besitzt, wo wir die Fahrräder lagern können. Deswegen haben wir diesen Schritt an das Trendwerk ausgelagert.

Da wir die Räder direkt den BOKU-Angehörigen übergeben, fallen Förderungsmöglichkeiten weg, die wir ansonsten für betriebseigene Fahrräder erhalten hätten. Denn in Österreich fördert das Umweltministerium über „Klimaaktiv“ CO₂-Einsparungen von Betrieben, nicht von Individuen.

ÜBERTRAGBARKEIT

Eine Umsetzung an anderen Hochschulen ist leicht möglich, vorausgesetzt es stehen ähnliche Projektpartner*innen zur Verfügung. Ohne diese wäre das Projekt zu diesen Konditionen schwer umsetzbar. Die Rahmenbedingungen (rechtlich, Fördervoraussetzungen) müssen jedoch immer individuell geklärt werden.

EINBLICKE

Es gibt sehr selten kritisches Feedback, dafür überaus viele positive und motivierende Rückmeldungen.

ZUKUNFTSIDEEN

Ein Upgrade auf elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs) scheiterte bisher an den deutlich höheren Kosten. Grundsätzlich wünschen wir uns Pedelecs, um zukünftig auch weniger sportlichen oder mobilen Menschen das Fahrrad schmackhaft zu machen.

Weitere wichtige Schritte im Sinne einer übergreifenden und nachhaltigen Mobilität sind: eine „institutionalisierte“ Versorgung mit Fahrrädern für alle Universitäten (auch Schulen, Betriebe etc.), bessere und sicherere (verkehrliche) Rahmenbedingungen für den städtischen Verkehr, insbesondere Rückwidmung von Flächen des Kfz-Verkehrs zugunsten von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie ortsverträgliche Geschwindigkeiten der Motorisierten.

• Mein bewegendster Moment:

Da jedes BOKU-Bike nummeriert ist, können wir gestohlene Fahrräder leicht zuordnen: Wenn aufmerksame Bürger*innen ein BOKU-Bike sehen, das z.B. lange parkt, rufen sie bei uns an, melden mir die Fahrradnummer und ich kann den Eigentümer verständigen. Sie können sich vorstellen, welche Freude dieser Anruf mir und dem Eigentümer gemacht hat.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... ich drei Kinder habe und möchte, dass auch die Generationen nach uns eine schöne, lebenswerte Umwelt vorfinden.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Jedes Engagement, das zu einer ökologisch gesunden, lebenswerten Welt führt, ist es wert. Es macht glücklich, sich für eine gute Sache und ein gutes Ziel einzusetzen. Los geht's!

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

Wir benötigen an der BOKU immer mehr Fahrradständer und weniger Autostellplätze. Freierwerdende Flächen nutzen wir für Begegnungszonen der Mitarbeitenden und Studierenden, z.B. durch Urban Gardening.

Kurzinterview mit Koordinator*in

MEHR ERFAHREN

Webseite des Mobilitätsmanagements der BOKU: unterwegs.boku.ac.at

BOKU-Bikes im BOKU Mobilitätsmanagement: <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/boku-bikes-im-boku-mobilitaetsmanagment>

Kadan (2015): *Mobilität von Studierenden und MitarbeiterInnen der BOKU 2014*. (Master). Wien: Universität für Bodenkultur. URL: <http://permalink.obvsg.at/AC12228693>.

Laba (2018): *Evaluierung und Nutzungscharakteristika der BOKU-Bikes*. (Master). Wien: Universität für Bodenkultur.

Klimaneutrales Semesterticket



Foto: HNEE

Durch zusätzliche Ökostrom-Einkäufe der Verkehrsunternehmen, die bisher nicht komplett auf Ökostrom umgestiegen sind und Kompensationsdienstleistungen für die anfallenden Emissionen der Dieselfahrzeuge, reduzieren wir die Klimabilanz für die Fahrten der Studierenden mit dem Semesterticket bilanziell auf 0 g CO₂-Äquivalente.

Bisherige Erfolge:

- 3-jähriges Pilotprojekt
- Willensbekundung der Stakeholder (VBB, BBG, DB Regio Nord-Ost, S-Bahn Berlin, HNEE, AStA) zur Verstetigung

Besteht seit:

September 2017

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde

Kontaktdaten für Interessierte:

Henning Golüke
henning.golueke@hnee.de

Die Hochschule in Zahlen:

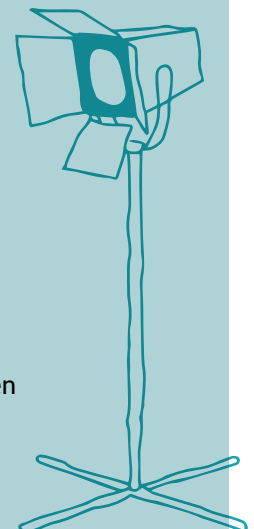
2.100 Studierende, 288 Beschäftigte,
4 Fachbereiche

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Pro Jahr haben wir durch den Pendelverkehr zwischen den Wohnorten der Studierenden und der HNEE bisher Emissionen in Höhe von ca. 1.000 t CO₂-Äquivalenten verursacht, die wir als Hochschule zuvor nicht in die Emissionsbilanzierung einbezogen haben. Diese Mobilitätsemissionen sind ungefähr dreimal so hoch wie die gesamten sonstigen von der HNEE verursachten Emissionen aus der Nutzung von Energie und hochschulbezogener Mobilität.

Als Dr. Rüdiger Grube, damaliger Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, an der HNEE die 5. Sustainability Lecture gehalten hat, haben wir ihn darauf angesprochen, ob die Deutsche Bahn die HNEE nicht dabei unterstützen könne, das Semesterticket klimaneutral zu gestalten. Daraufhin gab es mehrere Treffen und Gespräche mit Vertreter*innen des AStA, der Hochschule, des Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg (VBB) und der am Eberswalder Semesterticket beteiligten Verkehrsunternehmen, um eine Möglichkeit der Klimaneutralstellung der Greencard (= Semesterticket der HNEE) zu erarbeiten.

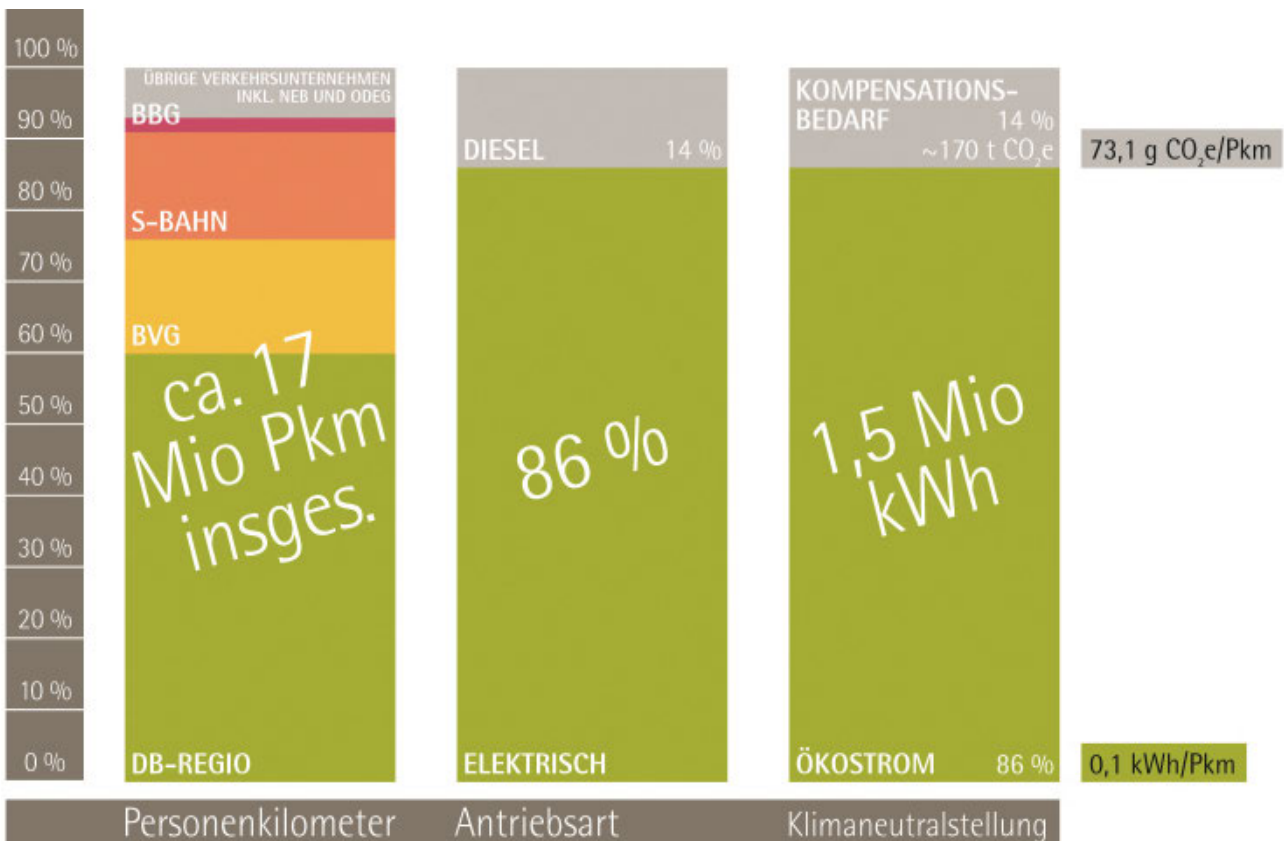
ZIELE

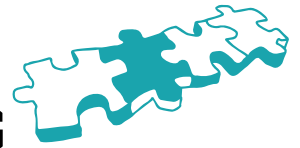
- Reduktion der Treibhausgas-Emissionen von zuvor 1.000 t CO₂e pro Jahr auf 0 (bilanziell)
- Bewusstseinsbildung zu mobilitätsbezogenen Treibhausgasemissionen durch Berechnung und Offenlegung der benötigten Energiemengen und der vorher entstandenen Emissionen

AUFBAU UND INHALT

Die beteiligten Verkehrsunternehmen verpflichten sich, Ökostrom zu beziehen, den sie bilanziell für die Bereitstellung der gefahrenen Personenkilometer mit dem Semesterticket benötigen. Mit zusätzlichen Einkäufen von Ökostrom durch die Verkehrsunternehmen, die bisher nicht komplett auf Ökostrom umgestiegen sind, reduzieren wir die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zunächst auf ein Mindestmaß.

Zusätzlich gleichen wir die Emissionen aus Dieselfahrzeugen sowie Vorkettenemissionen (= Emissionen, die bei der Herstellung erneuerbarer Energieanlagen entstehen) durch ein Klimaschutzprojekt des Ivakale e.V. als Kompensationsprojekt aus. HNEE-Alumni haben diesen Verein gegründet und verfolgen das Ziel, Klimaschutzprojekte und Umweltbildungsmaßnahmen zu initiieren und durchzuführen. Die HNEE hat einen Kooperationsvertrag mit dem Ivakale e.V. geschlossen, um ein mit dem Gold Standard zertifiziertes Kompensationsprojekt in Kenia durchzuführen.





Die obere Grafik zeigt die im Rahmen des Semestertickets gefahrenen Personenkilometer nach Verkehrsunternehmen, die Aufteilung nach der Antriebsart und den daraus resultierenden Bedarf an Ökostrom und Kompensationsdienstleistungen. Die Kooperationspartner sind die Barnimer Busgesellschaft, die DB Regio Nordost, die S-Bahn Berlin und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB).

Die Finanzierung übernehmen die Verkehrsbetriebe sowie die Hochschule und die Studierenden, indem sie einen „Klima-Euro“ im Rahmen des Semestertickets zahlen. Unser klimaneutrales Semesterticket ist deutschlandweit einmalig und trägt durch die interne und externe Kommunikation (Internetseite, soziale Medien, Hochschulmedien wie dem Nachhaltigkeitsbericht, der Hochschulzeitung etc.) wirksam zur Bewusstseinsbildung bei.

ERGEBNISSE

- Durchführung eines 3-jährigen Pilotprojekts
- Willensbekundung der Stakeholder*innen zur Verstetigung
- Tätigung zusätzlicher Ökostromeinkäufe aus Neuanlagen
- bisherige Stilllegung von Gold Standard-Kompensationszertifikaten im Umfang von 510 t CO₂e; Gold Standard = Standard für Kompensationsprojekte mit starken Nachhaltigkeitskriterien; Generierung der Zertifikate durch ein Projekt und Führung durch ein Register; zur Vermeidung doppelter Nutzung, werden die Zertifikate bei der Kompensation entwertet, also stillgelegt

VERSTETIGUNG

Momentan besteht ein Vertrag für ein dreijähriges Pilotprojekt. Diesen wollen wir in einen kontinuierlichen Vertrag überführen. Die Studierenden zahlen jedes Semester den „Klima-Euro“. Dadurch sichern wir uns eine wesentliche finanzielle Grundlage.

STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Der Allgemeine Studierendenausschuss (AStA) ist ein Vertragspartner des klimaneutralen Semestertickets. Studierendenvertreter*innen waren bei allen Projekttreffen und Verhandlungen anwesend. Die Studierenden finanzieren über die Zahlung eines „Klima-Euros“ die Klimaneutralität des Semestertickets.



UMSETZUNG

- Mai 2014: damaliger Chef der Deutschen Bahn, Dr. Rüdiger Grube, hält Vortrag bei Sustainability Lecture der HNEE
- 2015 bis 2016: diverse Projekttreffen zur Vorbereitung des Pilotprojekts
- April 2017: Unterzeichnung des Kooperationsvertrags zwischen der HNEE, dem AStA sowie Unternehmen aus dem ÖPNV im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung am Stadtcampus
- September 2017: mit Einführung des „Klima-Euros“ fahren seither alle Studierenden CO₂-neutral mit Bus und Bahn

ERFOLGSFAKTOREN

Die HNE Eberswalde legte bereits im Januar 2015 ein Klimaschutzkonzept vor und bemüht sich bei jeglichen Handlungen, möglichst wenig Treibhausgase zu produzieren. Die Hochschule bezieht ausschließlich Ökostrom mit Neuanlagenkriterium. Schwer vermeidbare Emissionen kompensieren wir bereits in einem Kooperationsprojekt mit dem Verein Ivakale. Die Erfahrungen beim Ökostrombezug und der Kompensation von Treibhausgasen haben es einfacher gemacht, auch die Klimaneutralstellung bei externen Dienstleistern umzusetzen. Dabei teilen sich die Kosten des Projekts wie folgt auf:

- Mehrkosten des Ökostrombezugs
- Kompensation der restlichen Emissionen

Die Einigung über die Drittelung der Kosten (1/3 Studierende, 1/3 Verkehrsbetriebe, 1/3 Hochschule) verlief erstaunlich reibungslos.

HERAUSFORDERUNGEN

- Koordination relativ vieler Stakeholder*innen
- wechselnde Studierendenvertreter*innen des AStA
- Qualitätskriterien von Ökostrom entscheidend (Problematik aber nur schwer kommunizierbar)
- Finanzierung

ÜBERTRAGBARKEIT

Das Projekt „Klimaneutrales Semesterticket“ umzusetzen, war sehr aufwendig. Dennoch: Hochschulen sollten schauen, wo der ÖPNV in der Region seine Energie bezieht, und sich dafür einsetzen, dass der ÖPNV insgesamt auf erneuerbare Energien umgestellt wird. Derzeit versuchen fast alle Unternehmen sich als besonders klimafreundlich darzustellen. Die Frage von Kund*innen (und die Studierendenschaft ist sicherlich kein irrelevanter Kunde) „Wo kommt eigentlich der Strom her, den wir rechnerisch für das Semesterticket benötigen?“ kann ggf. Impulse setzen, damit die Verkehrsunternehmen auf Ökostrom umstellen (wenn sie es noch nicht getan haben).

EINBLICKE

Für die HNEE ist die Minimierung des CO₂-Ausstoßes beim Betrieb der Hochschulstätte nur der Anfang:

„Wir spannen den Bogen weiter und beziehen den Bereich der Mobilität der Studierenden im ÖPNV mit ein. Wenn wir umweltfreundlich mobil sein und einen Beitrag zum Umweltschutz leisten möchten, ist die Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ohnehin die bessere Wahl. Doch, dass wir es jetzt geschafft haben, als erste Hochschule Deutschlands das klimaneutrale Semesterticket einzuführen, macht mich sehr stolz und beweist, dass sich die Verhandlungen mit unseren Kooperationspartner*innen gelohnt haben.“ (Prof. Dr. Wilhelm-Günther Vahrson, Hochschulpräsident)



• Mein bewegendster Moment:

... die Vertragsunterzeichnung.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... es ohne Nachhaltigkeit keine lebenswerte Zukunft gibt.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

... dran bleiben!

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

... Klimaneutralität – auch ohne Kompensation.

Kurzinterview mit Koordinator*in

MEHR ERFAHREN

Klimaschutzprojekt zur Kompensation von Treibhausgasemissionen der HNEE: <https://www.hnee.de/kompensation>

Klimaneutrales Semesterticket: https://www.hnee.de/klimaneutrales_semesterticket

Sustainability Lecture der HNEE: <https://www.hnee.de/SustainabilityLecture>

Kompensationspartner HNEE: <http://ivakale.org>

CarSharing

am Campus Flensburg



Das CarSharing dient als Fuhrpark-Ergänzung für zwei Hochschulen. Auch Bürger*innen und Studierende können die Campus-CarSharing-Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeiten nutzen, wodurch sich die Notwendigkeit verringert, einen privaten Pkw anzuschaffen.

Bisherige Erfolge:

- über 100 registrierte Mitarbeitende beider Hochschulen, 19% der Fahrten durch die Hochschule, Nutzung des CarSharing-Angebots zu 10% von Studierenden
- Einführung einer Dienstleisterrichtlinie
- Verkleinerung des universitären Fuhrparks

Besteht seit:

April 2016

Hochschule & Kooperationspartner*innen:

Europa-Universität Flensburg, Hochschule Flensburg, Klimapakt Flensburg

Kontaktinformationen für Interessierte:

Simon Laros
simon.laros@uni-flensburg.de
+49 (0)461 805-3013

Die Hochschule in Zahlen:

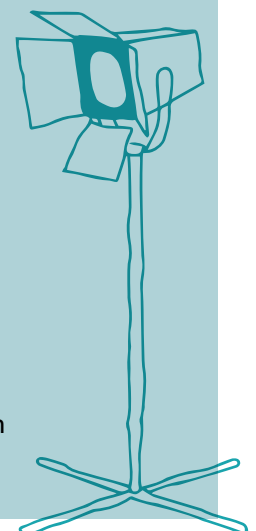
5.000 Studierende, 400 Beschäftigte,
10 Institute

Hochschulbereich

- Lehre
- Forschung
- Betrieb
- Governance
- Transfer

Initiiert von

- Studierenden
- Lehrenden / Forschenden
- Verwaltungsmitarbeitenden
- Hochschulleitung



KONTEXT

Die beiden auf dem grünen Campus in Flensburg angesiedelten Hochschulen (Hochschule Flensburg, Europa-Universität Flensburg) sind Gründungsmitglieder des lokalen Klimaschutz-Vereins Klimapakt Flensburg e.V. und haben sich schon früh dem Ziel der CO₂-Neutralität verpflichtet. Im Jahr 2015 etablierten die Klimapakt-Mitglieder ein stadtweites CarSharing-Angebot mit zunächst fünf Stationen. Die CarSharing-Stationen haben wir durch eine Kopplung von dienstlicher und privater Nutzung ermöglicht – so auch an den Hochschulen, die 2016 eine zusätzliche Campus-Station mit zwei Fahrzeugklassen einführen. Dabei garantierten die Hochschulen dem Anbieter (Cambio) für den Beginn einen Mindestumsatz und erhielten im Gegenzug die Möglichkeit, beliebig viele Mitarbeitende für die dienstliche Nutzung zu registrieren. Auch für die ca. 10.000 Studierenden in Flensburg haben wir gesonderte Konditionen ausgehandelt. Die Station liegt an einer Bushaltestelle zentral auf dem Campus direkt vor dem öffentlichen Schwimmbad „Campusbad“. In unmittelbarer Nähe zur Station haben wir zudem einen abschließbaren und überdachten Fahrrad-Stellplatz geschaffen, der sich mit einer Cambio Mitgliedskarte öffnen lässt. Viele Hochschulmitglieder nutzen das CarSharing-Angebot als Ergänzung zur hauptsächlichen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung, um sich keinen privaten Pkw anzuschaffen.



ZIELE

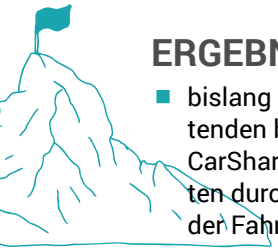
- Sensibilisierung für nachhaltigere Mobilität ohne Privat-Pkw
- Nutzung eines gemeinsamen Fuhrparks durch beide Hochschulen
- Vollkosten-Abrechnung der dienstlichen Pkw-Nutzung; dies ist im Mobilitätsvergleich positiv, weil Alternativen zum Pkw attraktiver werden; Kosten lassen sich verursachergerecht den Abteilungen zurechnen
- Regelung organisatorischer und administrativer Aufgaben (Aus- und Rückgabe, Tanken, Fahrzeugpflege, Beschaffung etc.) durch den Anbieter (Cambio)
- Erweiterung des Fuhrparks: 20 CarSharing-Fahrzeuge in Flensburg verfügbar
- Ermöglichung einer bundesweiten CarSharing-Nutzung für Dienstmobilität; dadurch sind längere Zugreisen mit CarSharing vor Ort kombinierbar

BEITRAG ZU NACHHALTIGKEIT & MOBILITÄT

Für einige Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum ist eine gelegentliche Pkw-Nutzung erforderlich. Der durchschnittlich genutzte Pkw steht aber den Großteil der Zeit ungebraucht im öffentlichen Raum. Das motiviert uns, an beiden Hochschulen für unsere Dienstmobilität vermehrt die Fahrzeuge der Campus-CarSharing-Station zu nutzen. Deswegen etablierten wir eine Station, die eine dienstliche Nutzung vorschreibt und den eigenen Fahrzeugpool verringert. Der Prozess der kontinuierlichen Verringerung der eigenen Fahrzeugflotte erfolgt meist, wenn Neuinvestitionen oder größere Ausgaben zur Instandhaltung anstehen. Durch die CarSharing-Option stellen wir stets einen Kostenvergleich an, bei dem CarSharing bei ehrlicher Kalkulation auch meist die günstigere Option darstellt. Neben dem dienstlichen Sondertarif können Mitarbeitende für 5 € pro Monat diese Konditionen auch privat nutzen. Auf diese Weise verfügen beide Hochschulen über einen gemeinsamen Fuhrpark, den Bürger*innen und Hochschulmitglieder auch außerhalb der Dienstzeiten nutzen können. Dies hat den Effekt, dass mehr Personen die CarSharing-Fahrzeuge nutzen und dies vergleichsweise effizienter ist, da wir den Bedarf an Fahrzeugen reduzieren. Durch die nutzungsgenaue Abrechnung der Kosten ist eine solche Alternative im Vergleich zur Pkw-Nutzung wirtschaftlich attraktiver. Denn privat ergibt sich aus dem Pkw-Besitz ein hoher Fixkosten-Anteil (TÜV, Wertverlust, Versicherung).

AUFBAU UND INHALT

Die Einführung des CarSharing-Konzepts begleitete der gemeinsame Klimaschutzmanager beider Hochschulen. Auch die Abstimmung mit Cambio bezüglich der strategischen Ausrichtung und Planung zum Ausbau des Angebots ist hier angesiedelt. Für die Registrierung benannte jede Hochschule eine Person der Verwaltung – diese erhielt eine entsprechende Schulung. Diese Personen kontrollieren die Führerscheine, senden die Formulare an Cambio, geben die Karten aus und dokumentieren die Vorgänge. Buchung und Nutzung erfolgen für die Hochschulmitglieder anschließend dezentral per Internet-Browser, App oder Telefon. Die Cambio-Nutzung für Dienststreifen ist gemäß einer Handlungsanweisung dem privaten Pkw vorzuziehen. Nur wenn kein ÖPNV, kein Dienstfahrzeug und kein Cambio-Fahrzeug zur Verfügung stehen, können wir das herausragende dienstliche Interesse der privaten Pkw-Nutzung für Dienstfahrten anerkennen. Die CarSharing-Nutzung ist an den Hochschulen mit Anweisungen zur Registrierung, Buchung, Nutzung, Abrechnung sowie privaten Nutzung geregelt.



ERGEBNISSE

- bislang Registrierung von über 100 Mitarbeitenden beider Hochschulen für die dienstliche CarSharing-Nutzung; insgesamt 19% der Fahrten durch die Hochschule; dies entspricht 42% der Fahrtkilometer und 31% der Fahrumsätze
- aufgrund des Studierenden-Tarifs (ohne Grundkosten, Erstattung der Anmeldegebühr) machen Studierende 10% der gesamten CarSharing-Nutzer*innen aus
- Abschaffung eines Dienstwagens reduzierte den Fahrzeugpool der Europa-Universität Flensburg auf ein Minimum; vorab Diskussion und Kalkulation von Ersatzbeschaffungen im Vergleich zur Cambio-Nutzung
- ideale Ergänzung für einige Mobilitätsbedürfnisse durch CarSharing: z.B. nutzt die Kanzlerin der Universität hauptsächlich das örtliche Busangebot und ergänzt es durch CarSharing
- durch Anbieten und Aufzeigen alternativer Mobilitätslösungen, z.B. vergünstigte Tarife, Sensibilisierung für nachhaltigere Mobilitätsoptionen für Studierende gegenüber einem privaten Pkw
- langfristige Prägung der Studierenden: nachhaltige Mobilitätserfahrungen lassen Studierende im späteren Berufsleben auch vom eigenen Auto absehen und vorhandene Mobilitätsangebote bevorzugen (ÖPNV, Fahrrad, CarSharing)

VERSTETIGUNG

Die Nutzung von CarSharing ist dem Gebrauch des privaten Pkw vorzuziehen. Dies haben wir in den Dienstreiseanträgen geregelt. Zudem legen wir eine Reihenfolge (Priorisierung) fest, da öffentliche Verkehrsmittel wiederum bevorzugt zu nutzen sind. Anfallende Kosten rechnen wir mit den jeweiligen Professuren bzw. Einrichtungen ab. Mitarbeitende erhalten die notwendigen Informationen in entsprechenden Dokumenten im Intranet. Außerdem gibt es Ansprechpartner*innen für die erstmalige Registrierung. Im Rahmen eines Vortrages während der Einführungsveranstaltung erklären wir den neuen Studierenden ebenso das Angebot.

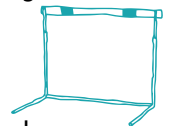
STUDENTISCHE PARTIZIPATION

Die studentische Nutzung des CarSharing-Angebots macht in Flensburg einen bedeutenden Anteil aus. Das besondere preisliche Angebot unterstützt die Nutzung. Zusätzlich gibt es ein sicheres und überdachtes Fahrradparken auf dem Campus-Gelände für Inhaber*innen einer Cambio-Card (Zugangsberechtigung). Im Arbeitskreis Masterplan Mobilität der Stadt setzte jede Hochschule eine*n Vertreter*in des AstA ein, um die studentischen Belange in der weiteren regionalen Mobilitätsplanung stärker zu berücksichtigen.

UMSETZUNG

Viele der folgenden Arbeitsschritte können parallel gestartet werden. Der Zeitbedarf von Abstimmungsschleifen hängt auch von den personellen Kapazitäten der Hochschule, der bestehenden Arbeitsbelastung der handelnden Personen und der Bereitschaft ggü. Änderungen von Routinen ab. Gegebenenfalls lässt sich durch Austausch und Teilen der Dokumente unter den Hochschulen der Zeitbedarf verkürzen. Die angegebenen Zeiträume sind demnach als grobe Richtschnur zu verstehen.

- 1 Monat: juristische Prüfung des Vertrags mit Cambio
- 1 Woche: Kooperationsvereinbarung zwischen den Hochschulen für die Kostenübernahme der Umsatzgarantie
- 1 Woche: vertragliche Regelung zum Standort
- 6 Wochen: Verfassen der Dokumente zum Ablauf und Darstellung im Intranet
- 1 Woche: Anpassung der Richtlinien für Dienstreisen und Dienstwege
- fortlaufend: regelmäßige Kommunikation ggü. Mitarbeitenden und Studierenden
- fortlaufend: Prüfung einer Ausweitung des Angebots und vergleichende Kalkulationen bei anstehenden Ersatzbeschaffungen
- 3 Monate: Identifikation von Ansprechpersonen in der Verwaltung zur Registrierung, zur Dokumentation der Vorgänge und zur Abrechnung
- 1 Woche: Etablierung eines datenschutzkonformen Übermittlungsweges zur Zusendung der Dokumente an Cambio



ERFOLGSFAKTOREN

Der Verein Klimapakt Flensburg e.V. sowie der damit in Verbindung stehende Klimaschutzprozess der Stadt Flensburg und der Hochschulen bildeten die ideale Basis dafür, das Sharing-Angebot an den Hochschulen umzusetzen. Zudem ist die Einführung des CarSharings an den Hochschulen in einen umfassenden Klimaschutzprozess eingebunden. Am Klimaschutz-Campus Flensburg und auf den Wegen zum Campus haben wir z.B. die Fahrradinfrastruktur massiv aufgewertet. Ergänzend haben wir Dienstpedelecs und Dienstfahrräder angeschafft und es finden regelmäßig Fahrrad-Selbsthilfe-Workshops und Mobilitätsbefragungen statt.

HERAUSFORDERUNGEN

Die Wahrnehmung von CarSharing ist unterschiedlich. Flensburg benutzt ein stationsbasiertes System eines herstellerunabhängigen Anbieters mit der Zertifizierung „Der blaue Engel“. Es gibt Menschen, welche die Nachteile von free-floating CarSharing-Systemen von Pkw-Herstellern (z.B.



Zunahme von Pkws im Stadtgebiet) gerne mit dem stationsbasierten System assoziieren, da die Unterschiede nicht direkt offensichtlich sind. Hier können wir mit gezielter Kommunikation entgegenwirken. Für die Dienstmobilität gibt es Widerstände, da wir bei der Nutzung von CarSharing die Kosten direkt mit den Nutzer*innen abrechnen. Beim Gebrauch von Dienstfahrzeugen erfolgt hingegen keine Abrechnung der Kosten. Um diesem Umstand entgegenzuwirken, gibt es an der Universität derzeit Überlegungen, die Kosten der Dienstwagen-Nutzung ebenfalls gemäß der CarSharing-Kosten abzurechnen.

ÜBERTRAGBARKEIT

Ein Zusammenwirken der Mitglieder des Vereins Klimapakt Flensburg ermöglichte das CarSharing-Angebot. Die Hochschulen bildeten als Gründungsmitglieder eine Keimzelle. Eine Übertragbarkeit ist aus diesem Grund nicht immer bzw. einfach möglich. Bei Nachfrage teilen wir aber gerne alle entwickelten Dokumente und Abläufe, um eine Übertragung zu vereinfachen. Die Hochschulen entwickeln den Ansatz stetig weiter. So haben wir kürzlich ein defektes eigenes Fahrzeug nicht ersetzt und überprüfen eine komplette Buchung des eigenen Fuhrparks über Cambio.

EINBLICKE

„Es ist unser gemeinsames Ziel, Klimaschutz praktisch umzusetzen. Deshalb freuen wir uns, neben den Dienstfahrten auch unseren Studierenden eine Alternative zum eigenen Auto direkt auf dem Campus-Gelände bieten zu können.“ (Sabine Christiansen, Kanzlerin HS Flensburg)

„Der Klimaschutz-Campus Flensburg ist ein Real-Labor für den notwendigen Transformationsprozess der urbanen Mobilität. Mit einem Angebotsmix aus Radverkehrsinfrastruktur, CarSharing, Dienstpedelecs und öffentlichem Verkehr können Hochschulmitglieder Alternativen zum Pkw erproben.“ (Simon Laros, Klimaschutzmanager für den Campus Flensburg)

ZUKUNFTSIDEEN

Perspektivisch wünschen wir uns (seitens der Universität) eine E-CarSharing-Station direkt vor dem Hauptgebäude. Zudem planen wir die Abrechnung der Fahrten mit den übrigen Dienstfahrzeugen gemäß Cambio-Kosten. Damit wir Bereiche mit erhöhtem Reisebedarf durch diese Änderung nicht finanziell schlechter stellen, ist eine gleichzeitige Aufstockung der indikatorgesteuerten Mittelzuweisung geplant. Weiter gilt es, das Konzept als Alternative zum privaten

• Mein bewegendster Moment:

Nachdem ich von München nach Flensburg gezogen bin und auch hier direkt in der Innenstadt wohne, habe ich mich damals sofort dafür entschieden, mein autofreies Großstadtleben fortzusetzen. Für die Fahrten zum Campus greife ich gerne auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurück. Für besondere Mobilitätsanforderungen, wie Fahrten zum Baumarkt oder zu Ausflugszielen, die schlecht mit Bus und Bahn erreichbar sind, nutze ich dann das CarSharing-Angebot.

Nachhaltigkeit ist für mich ein Herzensthema, weil ...

... der Schutz unserer Umwelt essentiell für unsere Gesellschaft und Zukunft ist. Häufig gibt es bei nachhaltigen Alternativen auch zusätzliche Benefits, z.B. einen besseren Geschmack bei nachhaltig produzierten Lebensmitteln oder wegfallenden Ärger mit der Instandhaltung und Pflege eines Pkw bei der Nutzung von CarSharing.

Mein Tipp für alle, die ein Nachhaltigkeitsprojekt starten wollen:

Wir haben mit der Stelle des Klimaschutzmanagers personelle Ressourcen für erfolgreiche Nachhaltigkeitsprojekte geschaffen. Durch mehrjährige Erfahrung und die gute Vernetzung mit den Nachhaltigkeitsinitiativen der Stadt gibt es hier wertvolle Unterstützung beim Start von Projekten.

Meine Vision einer nachhaltigen Hochschule 2050:

Hochschulen erfüllen ihre bedeutende Funktion, Stadt und Region auf dem Transformationsprozess zur Nachhaltigkeit und Klimaneutralität zu begleiten.

Stephanie Brady (Kanzlerin Europa-Universität)

Pkw ggü. der Studierendenschaft fortlaufend zu erklären und den Ausbau in Flensburg mit neuen Autos und neuen Stationen voranzutreiben. Es gibt auch Überlegungen, den noch vorhandenen 8-Sitzer durch eine Kombination von Mietwagen-Buchungen (bei 8-Sitzer-Bedarf) und Cambio zu ersetzen. So wären gemäß Kalkulation in Summe Kosteneinsparungen möglich.

MEHR ERFAHREN

Klimaschutzprozess Hochschulen in Flensburg:

<https://klimaschutz.campus-flensburg.de>

Viele Dokumente zur dienstlichen CarSharing-Nutzung liegen in unserem Intranet und werden auf Anfrage gern geteilt.

netzwerk n e.V.

Mitarbeiter*innen Projekte „Zukunftsfähige Hochschulen“ & „Klasse Klima“, Feb. 2019



Foto: Nico Herzog

Im *netzwerk n* setzen sich Studierende, Initiativen, Promovierende und junge Berufstätige mit den unterschiedlichsten fachlichen Hintergründen für einen strukturellen Wandel von Hochschulen im Sinne der Nachhaltigkeit in Lehre, Forschung, Betrieb, Governance und Transfer ein. Die Aktiven möchten authentisch auftreten, d.h. auch ihr eigenes Handeln an Nachhaltigkeitsprinzipien wie der Suffizienz ausrichten.

Das *netzwerk n* stellt digitale und physische Plattformen bereit, um Vernetzung, Wissens- und Erfahrungsaustausch zu ermöglichen. Wir ermächtigen Menschen, aktiv zu werden, erhöhen die Selbstwirksamkeit und Wirkmächtigkeit von Gestalter*innen des Wandels, bringen uns in politische Prozesse auf Bundes- und Landesebene ein und erforschen Transformationsprozesse.

Aktivitäten und Formate (Auswahl)

- **Wandercoaching:** Peer-to-Peer-Coaching-Programm an Hochschulen
- **plattform n:** digitale Vernetzungs- und Arbeitsplattform auf der Basis von Open Source, Green IT und Datenschutz
- **perspektive n:** aktivierende Diskussionsreihe zur Zukunftsfähigkeit von Hochschulen
- **regio n:** Initiierung und Begleitung der regionalen Vernetzung von Nachhaltigkeitsinitiativen
- **konferenz n, fusion n:** Vernetzung sowie Wissens- und Erfahrungsaustausch zu spezifischen Themen von Freund*innen, Partner*innen und Mitgliedern des sowie Interessierten am *netzwerk n*
- **Bildungsmaterialien:** Methodensammlung für nachhaltige Hochschulentwicklung methoden, Sammlung Wie wollen wir gelebt haben (mit Stiftung FUTURZWEI)
- **Good Practice-Sammlungen:** allgemeine und themenspezifische Sammlungen von Ansätzen, Projekten und Strukturen, wie Nachhaltigkeit an Hochschulen gelingen kann – zur Nachahmung und zum Transfer empfohlen!
- **Klasse Klima:** bringt den Klimaschutz und damit konkrete und besonders wirksame Handlungsmöglichkeiten in den Bereichen Mobilität, Konsum, Ernährung und Energie an die Schulen (mit BUNDjugend)
- Studierende gestalten nachhaltige Hochschulen in Nordrhein-Westfalen: Multiplikator*innen-Ausbildung, Netzworkebildung und Weiterbildung in NRW
- Mitarbeit in Nationaler Plattform, Fachforen und Partnernetzwerk Hochschule im Weltaktionsprogramm Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) in Deutschland
- Mitarbeit in Open Government Partnership der Bundesregierung für mehr Transparenz, Partizipation und Kollaboration im Regierungshandeln
- Mitarbeit in studentischer Zukunfts-Arbeitsgruppe »Digitale Changemaker« des Hochschulforums Digitalisierung

Unmittelbar erreichte Hochschulen mit unseren Aktivitäten und Formaten

125 Hochschulen

110 in D | 10 in A | 3 in der CH | 1 in den NL | 1 in LUX

Stand 2019



Foto: Thomas Müller

Auszeichnungen

- viermalige Auszeichnung als BNE-Akteur auf der höchsten Stufe (3/3) durch die Deutsche UNESCO-Kommission im Rahmen des Weltaktionsprogramms BNE
- Auszeichnung der *perspektive n* als »Projekt Nachhaltigkeit 2018« und als »Transformationsprojekt 2018« von den Regionalen Netzstellen Nachhaltigkeitsstrategien des Rates für Nachhaltige Entwicklung
- Nominierung für Deutschland für »UNESCO-Japan Prize on Education for Sustainable Development« 2018
- zweimalige Nominierung für den Deutschen Lokalen Nachhaltigkeitspreis Zeitzeichen

Veröffentlichungen

- Flohr, Michael (i.E.): Transformation durch Digitalisierung gestalten: Die plattform n als Vernetzungs- und Kollaborationsplattform für nachhaltige Hochschulen. In: Leal Filho, Walter (Hg.): *Digitalisierung und Nachhaltigkeit*. Heidelberg: Springer Spektrum.
- Flohr, Michael; Markus, Luca (Hg.) (2020): *Suffizienz an Hochschulen im ländlichen Raum*. URL: <https://kurzelinks.de/suffizienz>.
- Flohr, Michael (2019): Die Welt braucht Dich: die Wirkkraft studentischen Engagements für nachhaltige Hochschulen. In: Eine Welt Netz NRW (Hg.): *OpenMind. Ein Beitrag zur Bildung für nachhaltige Entwicklung an Hochschulen in NRW*. S. 30-32. URL: <https://kurzelinks.de/dieweltbrauchtdich>.
- Flohr, Michael (2019): *Nachhaltigkeitsnetzwerke an Hochschulen. Die transformative Kraft von Verbindungen*. URL: <https://kurzelinks.de/nhnetzwerke>.
- netzwerk n (2018): *methode n. Werkzeuge für Eure nachhaltige Hochschule*. URL: <https://kurzelinks.de/methode-n>.
- netzwerk n (Hg.) (2018): *Zukunftsfähige Hochschulgestalten. Beispiele des Gelingens aus Lehre, Forschung, Betrieb, Governance und Transfer*. URL: <https://kurzelinks.de/GoPraSaAuflage2>.
- netzwerk n, sneep, Weitblick, Was bildet ihr uns ein? (Hg.) (2017): *Positions- und Forderungspapier Nachhaltigkeit und Ethik an Hochschulen. Initiative für Nachhaltigkeit und Ethik an Hochschulen*. URL: <https://kurzelinks.de/popapi>.
- netzwerk n, Virtuelle Akademie Nachhaltigkeit (Hg.) (2016): *Zukunftsfähige Hochschulen gestalten. Beispiele des Gelingens aus Lehre, Governance, Betrieb und Forschung*. URL: <https://kurzelinks.de/GoPraSaAuflage1>.



Foto: Nico Herzog



Vorstand netzwerk n e.v., Okt. 2019

Weitere Informationen unter www.netzwerk-n.org
 Unsere Community von Nachhaltigkeitsengagierten an Hochschulen <https://plattform-n.org>



VCD – Mobilität für Menschen

Gemeinsam mit euch sorgen wir dafür, endlich die Weichen für die Verkehrswende zu stellen: Weg vom Auto, hin zu mehr Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr, weg von fossilen Treibstoffen, hin zum CO₂-freien Verkehr!

Der VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband. Im Mittelpunkt steht dabei der Mensch mit seinen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen. Wir setzen uns ein für klima- und umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität. Seit 1986 kämpfen wir für ein gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander auf der Straße - egal ob zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder mit dem Auto. Dafür arbeiten wir vor Ort mit zwölf Landesverbänden und rund 140 lokalen Gruppen, bundesweit und europaweit vernetzt. Über 55.000 Mitglieder, Aktivist*innen und Spender*innen unterstützen uns dabei.

Der VCD wirkt!

Wir machen Druck auf die Politik, damit endlich die richtigen Rahmenbedingungen gesetzt werden Unsere Expert*innen begleiten verkehrspolitische Entscheidungsprozesse und sind Ansprechpartner*innen zu Themen wie Fahrradförderung, gute Angebote bei Bus und Bahn, Digitalisierung im Verkehr oder sichere Schulwege für Kinder.

Wir bringen das Thema nachhaltige Mobilität auf die Agenda. Mit eigenen Projekten – wie DIY – erarbeiten wir konkrete Lösungen für eine Mobilität für Menschen.

Wir nehmen die Verkehrswende mit Aktionen und Kampagnen selbst in die Hand. Wir zeigen, wie es aussehen kann, wenn sich Menschen einen Teil des Straßenraums zurückerobern, damit es wieder mehr Platz zum zu Fuß gehen, Radfahren und Spielen gibt.

Unsere Forderungen

1. **Besser ausgebaute Fuß- und Radwege!**
Wir brauchen ein dichtes Fuß- und Radwegnetz in der Stadt und auf dem Land, auf dem Menschen jeden Alters sicher und barrierefrei unterwegs sein können.
2. **Gut getaktete Bus- und Bahnverbindungen!**
Wir wollen ein Bus- und Bahnangebot mit kurzen Wartezeiten, das bundesweit aufeinander abgestimmt ist, und ein verständliches Tarifsysteem mit bezahlbaren Preisen für alle.
3. **Weniger Autos, raus aus dem Verbrenner!**
Ab 2030 darf es in Deutschland keine Neuzulassungen mehr für Pkw mit Verbrennungsmotor geben. Mit dem Ausbau alternativer Mobilitätsangebote sollen bis zum Jahr 2050 zwei Drittel weniger Pkw auf den Straßen sein.
4. **Sichere Straßen, mehr Platz für Menschen!**
Weniger Verkehrstote, weniger Abgase, Lärm und CO₂ durch angepasstes Tempo. Wir brauchen höchstens 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts.
5. **Kosten des Verkehrs gerecht verteilen!**
Damit die Verkehrswende gerecht gelingt, braucht es eine Steuerpolitik, die klimafreundliche Mobilitätsangebote stärkt und sozial gerecht ist. Die Basis für Steuern und Abgaben im Verkehr muss der CO₂-Ausstoß sein.
6. **Nachhaltige Mobilität in der Bildung verankern!**
Mobilitätsbildung muss vom Kindergarten an, über Grund- und weiterführende Schulen, Ausbildung und Studium bis ins hohe Alter verankert und umgesetzt werden.

Gestaltet mit uns aktiv die Mobilität von morgen! Alle Infos unter: www.vcd.org/jetzt-unterstuetzen.

Mehr Informationen zum VCD unter www.vcd.org



@VCDeV



@vcd_ev



@vcd Bundesverband

DIY. Dein Mobilitätsprojekt

Mit »DIY. Dein Mobilitätsprojekt« bestärkt der VCD junge Menschen darin, selbst an einer nachhaltigen Zukunft mitzuwirken und sich sowohl privat als auch beruflich für eine klimaverträgliche Mobilität zu engagieren. Für eine nachhaltige Entwicklung erarbeiten Auszubildende und Studierende gemeinsam mit dem DIY-Team innovative Mobilitätslösungen – auch in Kooperation mit Hoch- und Berufsschulen, Kommunen und Unternehmen. Seit dem Projektstart im Jahr 2017 sind bereits bundesweit 12 solcher Leuchttürme des Wandels entstanden.

Das Projekt unterstützt in allen Phasen der Umsetzung mit folgenden Angeboten und Aktivitäten:

- Informationsveranstaltungen und Aktionen an Hoch- und Berufsschulen als Einstieg in das Thema umweltverträgliche Mobilität
- Workshops, um mit geeigneten Methoden bei der Entwicklung von Projektideen zu unterstützen
- Weitergabe von Know-How zu Projektmanagement, Finanzierung und Öffentlichkeitsarbeit
- jährlich stattfindende Mobilitätskongresse
- Begleitung und Unterstützung von Studierenden bei anstehenden Abschlussarbeiten



Foto: Katja Täubert

»DIY. Dein Mobilitätsprojekt« wird gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestags im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative. Träger des Projekts ist der Projektträger Jülich.

Laufzeit: 01.10.2017 bis 31.12.2020

Mehr Infos zum Projekt unter diy.vcd.org

JEDE HOCHSCHULE KANN TEIL DER MOBILITÄTSWENDE SEIN!

Diese Sammlung veranschaulicht, wie eine nachhaltigere Mobilität an und um Hochschulen bereits heute erprobt und etabliert wird. Die 19 systematisch aufgearbeiteten Ansätze, Projekte und Strukturen laden zur Nachahmung ein und setzen Denk- und Handlungsimpulse, wie Mobilität diverser, politischer und innovativer werden kann. Denn nur durch gemeinsames Handeln und Gestaltungswille gelingt die Transformation – was entscheidend zum Klima- und Umweltschutz sowie zu einer nachhaltigen Entwicklung zugunsten unser aller Wohlbefinden und künftiger Generationen beiträgt. Hochschulen als Orte der Bildung und Wissenschaft liefern als Reallabore modellhafte Erkenntnisse, die es nun in einem engagierten Netzwerk nach außen zu tragen gilt.

Liebe Studierende,
liebe studentische Initiativen,
liebe wissenschaftliche und administrative Mitarbeiter*innen,
liebe Forschende und Lehrende,
liebe Präsidiums- und Rektoratsmitglieder,
liebe Engagierte für nachhaltige Hochschulen,
diese Good Practice-Sammlung soll Euch bzw. Ihnen Motivation und Inspiration liefern und gleichzeitig aufzeigen, was an jeder Hochschule möglich ist. Wagt Neues, vernetzt Euch und zeigt, wie die Mobilitätswende gelingen kann.