

Entwurf: Position der verfassten Studierendenschaft zur Mobilität am KIT

Nachhaltigkeitsrat der verfassten Studierendenschaft

March 8, 2024

1 Nachhaltigkeitsverständnis

Schon lange sind die negativen ökologischen und sozialen Folgen menschlicher Umwelteinflüsse sichtbar und werden in den kommenden Jahren immer massiver [1]. Der Trend scheint unaufhaltsam. Es ist deshalb geboten eine Nachhaltige Entwicklung zu fördern und zu fordern. Um eine zielorientierte Kommunikation zu ermöglichen möchten wir zunächst das hier zugrunde liegende Nachhaltigkeitsverständnis erläutert werden.

Grundsätzlich lässt sich das Leitbild Nachhaltiger Entwicklung in drei Facetten denken, Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft sowie deren Wechselbeziehungen. Im Modell der starken Nachhaltigkeit werden diese Bestandteile in Abhängigkeit zueinander gesetzt, dies lässt sich folgendermaßen zusammenfassen:

Keine Wirtschaft ohne Gesellschaft, keine Gesellschaft ohne Umwelt.

Darüber hinaus muss für eine Nachhaltige Entwicklung, neben der Nachwelt auch die Mitwelt berücksichtigt werden, Lösungsansätze sind also nicht nur inter- sondern auch intragenerativ zu betrachten.

Bei Beachtung dieser Grundsätze und der Realität überstiegener Umweltkapazitäten und begrenzter Ressourcen müssen Strategien zur nachhaltigen Entwicklung umgesetzt werden und Wirkung zeigen. Dadurch ergibt sich bei der Erstellung die Priorisierung folgender Prinzipien[2]:

- Suffizienz: Reduktion von Produktion bzw. Konsum.
- Effizienz: Gleichbleibende Produktion bzw. Konsum, bei sinkendem Ressourcenverbrauch.
- Konsistenz: Konsequente und zeitlich beständige Nutzung alternativer Arten der Produktion bzw. des Konsums.

Wie bei jeder Transformation hängt auch diese von den Menschen ab, die sie vorantreiben und findet auf verschiedenen Ebenen statt. Aus diesem Grund sollten u.a. Werte, Weltbilder, Wahrnehmungen und Haltungen (tiefe Ebenen) mitgedacht werden, da diese wiederum Regularien und Handlungen (höhere Ebenen) beeinflussen. Es ist also ein erheblicher Unterschied, ob nachhaltige Projekte intrinsisch motiviert angestrebt werden oder aus regulatorischer Pflicht minimale Anforderungen erfüllt werden. Im Anhang mehr zu diesem Modell der Ebenen der Nachhaltigkeitstransformation[3].

2 Problemstellung/Motivation

Alle Mitarbeitende und Studierende des KIT sind von der Mobilität auf, zwischen und zu den Standorten des KIT betroffen. Verkehr, Verkehrsflächen, Studien- und Dienstreisen leisten zudem einen signifikanten Beitrag zu den Umwelteinflüssen des KIT. So beeinflussen die resultierenden Treibhausgasemissionen und Flächenversiegelung den Klimawandel (SDG 13), die Flora und Fauna (SDG 15), die Böden und damit auch diverse Stoffkreisläufe, während auch Lärm und Emissionen wie Feinstaub die Gesundheit und das Wohlergehen (SDG 3) betreffen.

Im Handlungsfeld 10 der Dachstrategie 2025 stellt sich das KIT das Ziel nachhaltige Entwicklung in der Infrastruktur zu leben (Teilziel 3 von Ziel 3) [4]. Auch auf Länderebene stehen Ziele und Förderungsprogramme u.a. zur Flächenentsiegelung und Klimaschutz [5] [6].

Trotz gesetzter Ziele bestehen weiter viele Probleme in der Mobilität auf, zwischen und zu den Standorten, darunter: Überfüllte KIT-Shuttles, zerschnittene und zu schmale Gehwege, schlechte ÖPNV Verbindung zu Campus Nord und ein zu hoher Anteil an Bodenversiegelung.

Zudem haben motorisierte Fahrzeuge weiterhin Vorrang, obwohl die Mehrheit der Studierenden und Beschäftigten am KIT sich mit dem Umweltverbund, also zu Fuß, per Rad oder ÖPNV, fortbewegen [7] [8].

Das KIT braucht eine Mobilitätsstrategie. Diese sollte folgende Aspekte berücksichtigen:

Klima-/Umweltfreundlichkeit:

- ressourcenleicht
- Emissionsneutralität
- Biodiversität
- Lichtverschmutzung

Klimaanpassung:

- Hitze- und Dürreeristenz

Aufenthaltsqualität:

- Luftqualität
- Lärm
- Aufenthaltsflächen
- Ästhetik

Sicherheit:

- Zugang für Rettungskräfte

- sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden
- Möglichkeit zur Räumung von Schnee und Eis

Funktionserfüllung:

- Erreichbarkeit
- Barrierefreiheit (Sehbehinderung, gehbehinderung, etc...)
- Lieferverkehr
- Veranstaltungen
- Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen
- Kosteneffizienz
- Flächeneffizienz

Verantwortung in der Gesellschaft:

- Vorbildfunktion
- Transdisziplinarität (z.B. Reallabore)

3 Mobilität auf, zwischen und zu den Standorten

Um diesen Kriterien und gesetzlichen Zielen zu entsprechen sollen Flächen konsequent entsiegelt, begrünt und für Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad zugänglich gemacht werden. Das Ziel soll ein Campus sein, auf dem keine PKWs benötigt werden und keine PKWs sind.

Dies lässt sich schrittweise realisieren, deshalb wünschen wir uns:

- Eine Mobilitätsumfrage, die Hürden einer nachhaltigen Mobilität ermittelt.
- Eine höhere Frequenz des KIT-Shuttles und der S-Bahn Verbindung zum CN. Wir schlagen eine hochfrequente Pilotphase vor, um Bedarfe zu ermitteln.
- Die Beschilderung aller Straßen als Fahrradstraße. Wo erforderlich mit den Zusatzzeichen "Kfz-Verkehr frei" oder "Anlieger frei". So wird die Sicherheit und Attraktivität des Fahrrads weiter gefördert.
- Mehr und bessere regelmäßige gewartete Fahrradstellplätze und Reparaturstationen. U.a. überdachte und mehrstöckige Stellplätze. Qualität und Nutzbarkeit der Stellplätze können durch Pilotphasen verschiedener Varianten überprüft werden.
- Lademöglichkeiten für E-Bikes.
- Die Bereitstellung von Umkleiden und Duschen. (CS, CO, CW)
- Ein Fahrradleihsystem (CN) oder Einbindung der Standorte in die Nextbikezone (CN,CW,CO).
- Ein Rahmenvertrag mit Nextbike nach Vorbild des AStA für Mitarbeitende.
- Jobrad o.ä.
- Ein Online-Portal für Fahrgemeinschaften.
- Die Reevaluation der Einfahrtberechtigung auf den Standorten. Hier gibt es viele mögliche Ansatzpunkte/Kriterien: Pflicht zur regelmäßigen Neubeantragung, Distanz zum Wohnort, Kinder die zur Schule gebracht werden müssen, ÖPNV-Anbindung, Grad der Behinderung, etc.
- Hauspost, Lieferverkehr, Campus-Sicherheit, Instandhaltung mit (Lasten-)Fahrrädern, wo möglich. Ansonsten bei Neubeschaffungen Elektrokleinstwagen, wo möglich.
- Eine schrittweise Reduzierung und Entsiegelung von Parkplätzen.
- Die Reduzierung von Straßenquerschnitten. (insbesondere CN)
- Eine schrittweise Entsiegelung von Straßen, Fußwegen und Plätzen. (Alle Standorte)

4 Dienst- und Studienreisen

Dienst- und Studienreisen stehen in einem Spannungsfeld zwischen Klimaschutz und guter wissenschaftlicher Praxis oder anderen dienstlichen Aufgaben. Es stellt sich also die Herausforderung und rechtliche Verpflichtung diese nachhaltig zu gestalten, um bis 2030 klimaneutral zu werden[9].

Nach dem Prinzip 1. Vermeiden, 2. Verlagerung zu weniger belastende Verkehrsträger, 3. Kompensieren, wünschen wir uns:

- Eine Evaluierung des Umfangs und der Auswirkungen der gesamten Dienstreisen und Studienreisen aller Institute am KIT, sowie die direkte Kommunikation der Ergebnisse an die Institute und Veröffentlichung im Jahresbericht.
- Eine klare Darstellung der klima- und im Idealfall nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen der eigenen Reisen.
- Know-How am KIT nutzen. (z.B. KARLA-Projekt "Klimaschonendes berufliches Reisen")
- Konzepte für hybride Konferenzen und Veranstaltungen ausbauen und auch nach außen fördern.
- Nachhaltigkeit als zentraler Aspekt in der Vergabe/Auswahl der Verkehrsmittel.
- Anfahrtsmobilität von Teilnehmenden an KIT-Präsenz-Veranstaltungen beachten und nachhaltige Alternativen fördern.
- Ein Verbot von Flügen für alle Reisen, deren Reiseziel innerhalb von acht Stunden mit der Bahn erreicht werden könnte.
- Ein stringentes und wirkungsvolles Konzept zur Kompensation.
- Ein CO2-Budget für Dienst- und Studienreisen unter Berücksichtigung fairer Verteilung auf alle Statusgruppen.

References

- [1] IPCC. *IPCC Sixth Assessment Report*. URL: <https://www.ipcc.ch/assessment-report/ar6/>. Accessed: 29.02.2024.
- [2] BUND BW. *Nachhaltigkeitsstrategien*. URL: <https://www.bund-bawue.de/themen/mensch-umwelt/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsstrategien/>. [Accessed: 29.02.2024].
- [3] Pascal Frank et al. “Directing personal sustainability science toward subjective experience: conceptual, methodological, and normative cornerstones for a first-person inquiry into inner worlds”. In: *Sustainability Science* (2024). 37.11.02; LK 01. ISSN: 1862-4065, 1862-4057. DOI: 10.1007/s11625-023-01442-w.
- [4] n.a. *Karlsruher Geographische Umschau pp.14-25*. URL: https://www.ifgg.kit.edu/downloads/Karlsruher%20Geographische%20Umschau%201_2022%20-%20Campus%20in%20der%20Stadt.pdf. [Accessed: 29.02.2024].
- [5] n.a. *UN Sustainable Development Goals*. URL: <https://sdgs.un.org/goals>. [Accessed: 29.02.2024].
- [6] n.a. *Anpassungsstrategie Baden-Württemberg*. URL: <https://um.baden-wuerttemberg.de/de/klima/anpassung-an-den-klimawandel/anpassungsstrategie-baden-wuerttemberg>. [Accessed: 29.02.2024].
- [7] n.a. *Gebäudebezogenes Grün Stadt Karlsruhe*. URL: <https://www.karlsruhe.de/umwelt-klima/stadtgruen-wald/gebaeudebezogenes-gruen/>. [Accessed: 29.02.2024].
- [8] n.a. *Umweltverbund (FIS, BVK)*. URL: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/21907/>. [Accessed: 29.02.2024].
- [9] n.a. *KARLA klimaschonend Reisen*. URL: <https://www.reallabor-karla.de/klimaschonend-reisen.php>. [Accessed: 29.02.2024].