

# Position der Verfassten Studierendenschaft\* zur Mobilität am KIT

6. Mai 2024

## 1 Nachhaltigkeitsverständnis

Schon lange sind die negativen ökologischen und sozialen Folgen menschlicher Umwelteinflüsse sichtbar und werden in den kommenden Jahren immer massiver [1]. Es ist deshalb geboten, eine Nachhaltige Entwicklung zu fördern und zu fordern. Um eine zielorientierte Kommunikation zu ermöglichen, erläutern wir im Folgenden unser Nachhaltigkeitsverständnis.

Grundsätzlich orientiert sich unser Nachhaltigkeitsverständnis am Modell der Starken Nachhaltigkeit. In diesem werden die drei Facetten Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft in Abhängigkeit zueinander gesetzt. Dies lässt sich folgendermaßen zusammenfassen:

Keine Wirtschaft ohne Gesellschaft, keine Gesellschaft ohne Umwelt.

Darüber hinaus muss für eine sozialverträgliche 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, der Realität überstiegener Umweltkapazitäten und begrenzter Ressourcen müssen wirkungsvolle Strategien zur Nachhaltigen Entwicklung umgesetzt werden. Dadurch ergibt sich bei der Strategieentwicklung die Priorisierung folgender Prinzipien:

1. Vermeidung/Suffizienz: Reduktion von Produktion bzw. Konsum.
2. Verlagerung/Konsistenz: Konsequente und zeitlich beständige Nutzung alternativer Arten der Produktion bzw. des Konsums.
3. Verbesserung/Effizienz: Gleichbleibende Produktion bzw. Konsum bei sinkendem Ressourcenverbrauch.
4. Kompensation: Ausgleich und oder Sequestration (Einlagerung) von nicht vermeidbaren Emissionen.

Wie bei jeder Transformation hängt auch diese von den Menschen ab, die sie vorantreiben. Werte, Weltbilder und Haltungen müssen adressiert werden, da diese die Basis für sowohl bewusste als auch unbewusste Handlungen bilden - persönlicher, gesellschaftlicher, unternehmerischer und politischer Art. So macht es einen erheblichen Unterschied, ob nachhaltige Projekte intrinsisch motiviert sind oder aus regulatorischer Pflicht minimale Anforderungen erfüllt werden. Hierbei orientieren wir uns an [2].

---

\*Entwurf durch den Nachhaltigkeitsrat des AStA, Bearbeitung und Beschluss in der Fachschaftenkonferenz und im Studierendenparlament

## 2 Problemstellung

Alle Mitarbeitende und Studierende sind auf Mobilität zu, zwischen und auf den Standorten angewiesen. Als große Forschungsuniversität mit mehreren Standorten stellen Verkehr, Verkehrsflächen, Studien- und Dienstreisen des KIT zudem erhebliche Umwelteinflüsse dar. Die resultierenden Treibhausgasemissionen und Flächenversiegelungen beeinflussen wiederum den Klimawandel (SDG 13), die Flora und Fauna, die Qualität der Böden und damit auch diverse Stoffkreisläufe (SDG 15). Weitere Nachhaltigkeitsziele, wie Gesundheit und Gerechtigkeit werden tangiert, z. B. durch Lärm und Feinstaubemissionen (SDG 3) bzw. der Zugänglichkeit zu Mobilität (SDG 10).

In der Dachstrategie 2025 setzt sich das KIT u. a. das Teilziel unter anderen der Treibhausgasneutralität bis 2030 [3] [4] [5], die Maßnahmen sollen im Einklang mit den SDG formuliert werden [6]. Auch das Land Baden-Württemberg schreibt den Hochschulen Treibhausgasneutralität bis 2030 vor [7] und bietet Förderprogramme an.

Trotz gesetzter Ziele sehen wir weiterhin viele Probleme, darunter: Überfüllte KIT-Shuttles, zerschnittene und zu schmale Gehwege, schlechte ÖPNV Verbindung zum Campus Nord und ein zu hoher Anteil an Bodenversiegelung. Zudem ist die Verkehrsführung auf den Standorten auf motorisierte Fahrzeuge ausgelegt. Diese haben meistens Vorrang, obwohl die Mehrheit der Studierenden und Beschäftigten am KIT sich mit dem Umweltverbund, also zu Fuß, per Rad oder ÖPNV, fortbewegen [8]. Ferner trägt das KIT als Forschungsuniversität eine besondere Verantwortung und Vorbildfunktion für eine sozial ökologische Transformation.

Das KIT braucht also eine transformative, ganzheitliche und gut aufeinander abgestimmte Mobilitätsstrategie. Diese sollte u. a. folgende Aspekte berücksichtigen:

### **Klima-/Umweltfreundlichkeit:**

- Ressourcen- und Flächeneffizienz
- Treibhausgasneutralität
- Biodiversität
- Vermeidung von Lichtverschmutzung

### **Klimaanpassung:**

- Hitze- und Dürre-resistenz

### **Gesundheit und Wohlbefinden:**

- Luftqualität
- Lärmverminderung
- Hochwertige Aufenthaltsflächen und Ästhetik

### **Funktionserfüllung**

- Barrierefreiheit
- Sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden
- gute Erschließung für Veranstaltungen, Lieferverkehr, Rettungskräfte, Bau, Instandhaltung und Winterdienst
- Kosteneffizienz

### **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 alle Wege mit dem Umweltverbund getätigt werden und somit kein motorisierter Individualverkehr ist.

Dies lässt sich gemeinsam schrittweise realisieren, folgende Maßnahmen halten wir für notwendig:

- Eine Mobilitätsumfrage, die, im Vergleich zu der Bestehenden, die Hürden einer nachhaltigen Mobilität ermittelt.
- Eine höhere Frequenz bzw. Kapazität des KIT-Shuttles und der S-Bahn Verbindung zum CN. Wir schlagen eine hochfrequente Pilotphase vor, um Bedarfe zu ermitteln.
- Die Beschilderung aller Standorte als Fahrradzone. Wo erforderlich mit den Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ oder „Anlieger frei“ mit Tempo 20. Sowie die Umgestaltung von Straßenräumen, so dass der Kfz-Verkehr zu einer angepassten Geschwindigkeit genötigt wird und Durchgangsverkehr verhindert wird. Z. B. durch die Reduzierung von Fahrbahnbreiten und dem Einsatz von modalen Filtern. So wird die Sicherheit und Attraktivität des Fahrrads und Fußverkehrs weiter gefördert. (Alle Standorte)
- Die Einbindung von bestehendem Know-how am KIT, sowie Studierenden durch praxisbezogene Lehrveranstaltungen und studentische Projekte, z. B. durch die praktische Einbindung des Studiengangs „Mobilität und Infrastruktur“ in die Planung oder die Entwicklung von Fahrradstellplätzen durch Studierende der Architektur.
- Mehr und bessere, regelmäßig gewartete Fahrradstellplätze und Reparaturstationen u. a. überdachte und mehrstöckige Stellplätze. Qualität, Nutzbarkeit und Barrierefreiheit der Stellplätze können durch Pilotphasen verschiedener Varianten überprüft werden. (Alle Standorte)
- Aktive Mitarbeit des KIT an der Umgestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raums. Z. B. durch eine breite Beteiligung am Projekt „Zukunft Innenstadt“, insbesondere bei dem Straßenabschnitt der Kaiserstraße direkt vor Campus Süd [9].
- Lademöglichkeiten für E-Bikes. (Alle Standorte)
- Die Bereitstellung von Umkleiden und Duschen. (Alle Standorte)
- Ein Fahrradleihsystem (CN) und oder Einbindung der Standorte in die Nextbikezone (CN,CW,CO).
- Ein Rahmenvertrag mit Nextbike nach Vorbild des AStA für Mitarbeitende.
- Jobrad o. ä.
- Die Reevaluation der Einfahrtsberechtigungen zu den Standorten. Hier gibt es viele mögliche Kriterien: Distanz zum Wohnort, Kinder, ÖPNV-Anbindung, Behinderung, etc.
- Einsatz von (Lasten-) Fahrrädern für Hauspost, Lieferverkehr, Campus-Sicherheit, Instandhaltung, wo möglich. Ansonsten bei Neubeschaffungen Elektrokleinstwagen, wo möglich.

- Die schrittweise Reduzierung und Entsiegelung von Parkplätzen. (Alle Standorte)
- Die Reduzierung von Straßenquerschnitten. (Alle Standorte, insbesondere CN)
- Die 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 sowie anderen dienstlichen Aufgaben. Es stellt sich also die Herausforderung und rechtliche Verpflichtung diese nachhaltig zu gestalten, um bis 2030 klimaneutral zu werden.

Folgende Maßnahmen halten wir für notwendig:

- 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 klimabezogenen und im Idealfall nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen der eigenen Reisen.
- Die Einbindung von bestehendem Know-how am KIT (z. B. KARLA-Projekt „Klimaschonendes berufliches Reisen“).
- Konzepte für hybride Konferenzen und Veranstaltungen zu erstellen, als Standard festzulegen und an Teilnehmende zu kommunizieren.
- Nachhaltigkeit als zentraler Aspekt in der Auswahl der Verkehrsmittel. Begründung, falls ein von der Empfehlung abweichendes Verkehrsmittel genutzt wird.
- Ein Verbot von Flügen für alle Reisen, deren Reiseziel innerhalb von acht Stunden mit der Bahn erreicht werden kann.
- Ein Online-Portal für Fahrgemeinschaften zu Konferenzen, Messen etc. Abbau von Hürden bei der Abrechnung.
- Anfahrtsmobilität von Teilnehmenden an KIT-Präsenz-Veranstaltungen beachten und nachhaltige Alternativen fördern.
- Ein stringentes und wirkungsvolles Konzept zur Kompensation, welches über die Landesregelung hinausgeht.
- Ein CO<sub>2</sub>-Budget für Dienst- und Studienreisen unter Berücksichtigung einer fairen Verteilung auf alle Statusgruppen.

## References

- [1] IPCC. *IPCC Sixth Assessment Report*. URL: <https://www.ipcc.ch/assessment-report/ar6/>. Accessed: 29.02.2024.
- [2] Pascal Frank et al. “Directing personal sustainability science toward subjective experience: conceptual, methodological, and normative cornerstones for a first-person inquiry into inner worlds”. English. In: *Sustainability Science* (2024). 37.11.02; LK 01. ISSN: 1862-4065, 1862-4057. DOI: 10.1007/s11625-023-01442-w.
- [3] Elvira Weisenburger. *Karlsruher Uni will CO2-neutral werden*. URL: <https://bnn.de/nachrichten/baden-wuerttemberg/kit-karlsruhe-tischt-digitale-jahresfeier-riegel-aus-insektenmehl-auf>. [Accessed: 06.05.2024].
- [4] ase. *Karlsruher Hochschulen schließen Klimapakt mit der Stadt Karlsruhe*. URL: <https://www.kit.edu/kit/29727.php>. [Accessed: 06.05.2024].
- [5] n.a. *Dachstrategie 2025 - Nachhaltigkeit*. URL: <https://www.kit.edu/downloads/KIT-Nachhaltigkeitsstrategie.pdf>. [Accessed: 06.05.2024].
- [6] n.a. *UN Sustainable Development Goals*. URL: <https://sdgs.un.org/goals>. [Accessed: 29.02.2024].
- [7] Land Baden-Württemberg. *Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW)*. URL: <https://www.landesrecht-bw.de/perma?d=jlr-KlimaSchGBW2023rahmen>. [Accessed: 06.05.2024].
- [8] 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](https://www.ifgg.kit.edu/downloads/Karlsruher%20Geographische%20Umschau%201_2022%20-%20Campus%20in%20der%20Stadt.pdf). [Accessed: 29.02.2024].
- [9] Stadt Karlsruhe. *Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt*. URL: <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/stadtplanung/staedtebauliche-projekte/neugestaltung-innenstadt/oeffentlicher-raum-und-mobilitaet-innenstadt-oermi>. [Accessed: 06.05.2024].