

Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität in Städten

23.4.2026 - | Deutscher Bundestag

Zeit: Mittwoch, 22. April 2026, 17.30 Uhr Ort: Berlin, Paul-Löbe-Haus, Sitzungssaal E 700.

Um tatsächlich eine nachhaltige **Mobilität** in Städten zu erreichen, braucht es eine Gesamtstrategie, die die vielen benötigten Einzelmaßnahmen koordiniert. Darauf wiesen die zu einem öffentlichen Fachgespräch des **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen (PBnEZ)** am **Mittwoch, 22. April 2026**, geladenen Expertinnen **Andrea Amri-Henkel** vom **Institut für Zukunftsenergie- und Stoffstromsysteme Saarbrücken (IZES)** sowie die **Leiterin des Fraunhofer-Instituts für Techno- und Wirtschaftsmathematik (ITWM), Professorin Anita Schöbel**, hin.

Neue Wege in der nachhaltigen Mobilität

Schöbel sprach von mathematischen Modellen, mit denen zur Entwicklung nachhaltiger Mobilität beitragen werden kann. Sie verwies auf den Zielkonflikt zwischen dem Dreieck Effizienz, also schnellem und bequemen Reisen, dem möglichst kostengünstigen Reisen und dem Reisen mit möglichst wenig Emissionen und Energieverbrauch. Diese Ziele widersprächen sich häufig, weshalb es notwendig sei, sie mithilfe mathematischer Modelle zu analysieren und abzuwägen, sagte sie. Wie am Ende gewichtet wird, bleibe gleichwohl eine politische Entscheidung.

Die Mathematikerin zeigte drei Beispiele, die aus ihrer Sicht neue Wege in der nachhaltigen Mobilität darstellen. Zum einen ist das die Einschränkung von Halten einer Straßenbahn- oder U-Bahnlinie. Eine kleine Reduktion von Halten könne sowohl Energieverbrauch als auch Reisezeit senken, während zu viele ausgelassene Halte die Erreichbarkeit verschlechtern, sagte sie. Ein weiteres Beispiel betreffe die Verkehrsplanung in Wohngebieten. Durch eine gezielte Umgestaltung von Einbahnstraßen könne der Durchgangsverkehr deutlich reduziert werden, „ohne die Erreichbarkeit stark einzuschränken“. Die Expertin verwies auf ein Projekt in Kaiserslautern, in dem der Durchgangsverkehr auf Basis mathematischer Modelle um mehr als die Hälfte habe gesenkt werden können, bei nur geringer Verlängerung der Fahrzeiten. „Das Ganze kostet nichts und macht die Stadt lebenswerter“, sagte sie.

Ihr drittes Beispiel bezog sich auf den Reifenabrieb. „Ein Drittel der Mikroplastik in den Weltmeeren kommt vom Reifenabrieb - Tendenz steigend“, sagte Schöbel. Durch neue nachhaltige Materialien für Reifen, Straßenbelag, abhängig von Fahrzeug und Fahrweise, sowie eine Designoptimierung von Reifen, könne der Reifenabrieb gesenkt werden. Deutschland, so Schöbel, sei Vorreiter beim Thema Reifen-Emissionen. Aus Sicht der Expertin braucht es angesichts vieler Ziele und eines Sammelsuriums an Maßnahmen ein Gesamtkonzept, das alle Maßnahmen koordiniert. Ein erster Ansatz dazu sei das Projekt „SynphOnie“, bei dem eine Stadt als Ganzes betrachtet werde. Dabei werde analysiert, wo verschiedene Verkehrsmittel sinnvoll eingesetzt werden. Die Ergebnisse zeigten, dass das Auto oft die schnellste Option sei, nachhaltiges Verhalten aber durch politische Steuerung wie CO₂-Preise gefördert werden könne.

„Veränderungen im Verhalten und in der Infrastruktur“

Die Mobilitätswende sei nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch für die Klimaanpassung notwendig, sagte Andrea Amri-Henkel vom Institut für Zukunftsenergie- und Stoffstromsysteme Saarbrücken. Zentral sei das Konzept „Avoid - Shift - Improve“: Es sehe vor, Verkehr zu vermeiden - etwa durch kurze Wege oder mehr Homeoffice-Angebote. Zugleich müsse der Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert und technologisch verbessert werden. Also mehr ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr - sowie mehr Elektroautos. Technischer Fortschritt allein reiche nicht aus, so Amri-Henkel. Es brauche auch Veränderungen im Verhalten und in der Infrastruktur.

Mobilität ist ihrer Aussage nach aktuell sozial ungleich verteilt. Kinder nutzten häufiger umweltfreundliche Verkehrsmittel, seien jedoch abhängig von Erwachsenen. Eltern mit Care-Arbeit, „überwiegend Frauen“, hätten komplexe Wege und benötigten flexible Lösungen. Auch seien Menschen mit geringem Einkommen stärker von Mobilitätskosten betroffen und auf einen guten öffentlichen Verkehr angewiesen. Die Verkehrspolitik müsse diese Unterschiede berücksichtigen, betonte sie. Daher werde für die Mobilitätswende ein ganzheitliches Konzept benötigt. Einzelmaßnahmen reichten nicht aus. Entscheidend sei eine koordinierte Strategie, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Ziele miteinander verbindet und so eine nachhaltige und lebenswerte Mobilität ermöglicht. (hau/23.04.2026)

Tagesordnung

- [17. Sitzung am Mittwoch, dem 22. April 2026, 17.30 Uhr - öffentlich](#)

Stellungnahmen

- [PowerPoint-Präsentation von Prof. Dr Anita Schöbel, Fraunhofer-Institut für Techno- und Wirtschaftsmathematik ITWM, für das Öffentliche Fachgespräch am 22. April 2026 zum Thema „Nachhaltige Stadt“ \(Schwerpunkt „Nachhaltige Mobilität“\)](#)
- [PowerPoint-Präsentation von Dr. Andrea Amri-Henkel, Institut für Zukunftsenergie- und Stoffstromsysteme IZES gGmbH Saarbrücken, für das Öffentliche Fachgespräch am 22. April 2026 zum Thema „Nachhaltige Stadt“ \(Schwerpunkt „Nachhaltige Mobilität“\)](#)

Herausgeber

- [Deutscher Bundestag, Internetredaktion](#)

<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2026/kw17-pa-parlamentarischer-beirat-mobilitaet-1166948>