

Tilman Bracher

Kurzbericht über die Fachtagung „Klimaschutz im Stadtverkehr – 40 Prozent weniger CO₂: Städte am Start“

Als gemeinsame Fachtagung des Umweltbundesamts, des Deutschen Instituts für Urbanistik und des Deutschen Städtetags fand am 20. und 21. November 2008 in Dessau die zweite Fachtagung unter dem Motto „Kommunal mobil“ statt. Stefan Rodt, der neue Abteilungsleiter für Verkehr, Lärm des Umweltbundesamtes, fasste eingangs das Kernthema der Konferenz für die im architektonisch und ökologisch eindrucksvollen Gebäude des Umweltbundesamts versammelten Teilnehmer zusammen: 40 Prozent weniger CO₂ im Stadtverkehr – kein Problem! Oder kein Problem?

In Ihrem Begrüßungsbeitrag verwies die Parlamentarische Staatssekretärin Astrid Klug aus dem Bundesumweltministerium darauf, dass die Klimaschutzziele der Bundesregierung ohne die Kommunen nicht erreichbar sind. Deshalb unterstütze die Bundesregierung die Kommunen im Rahmen des Klimaschutzkonzepts durch die Bereitstellung von Klimaschutzbeauftragten und Investitionshilfen im Umfang von 400 Mio. Euro aus den Versteigerungserlösen für CO₂-Verschmutzungsrechte. Sie verwies auf die im Rahmen der Klimaschutzinitiative eingerichtete Servicestelle Kommunaler Klimaschutz beim Difu, eine bundesweite Dachkampagne für emissionsfreie Mobilität auf Kurzstrecken („Zero emission mobility“), das Aktionsprogramm „*Mobilitätsmanagement*“ für Unternehmen und Kommunen, die große Bedeutung der Beschaffung in öffentlichen Haushalten zur Marktdurchdringung klimafreundlicher Produkte und die Förderung von Linienbussen mit Hybridantrieb.

Als Vertreter des Deutschen Städtetags wies Karl Gröger, Mitglied im Bau- und Verkehrsausschuss des DST sowie Beigeordneter der gastgebenden Stadt Dessau-Roßlau darauf hin, dass in der kommunalen Verkehrsplanung der Trias Vermeidung, Verringerung, Verlagerung nach wie vor hoch aktuell sei und es in den Städten darum gehe, mit weniger und effizienterem Verkehr auszukommen. Trotz aller Bemühungen der vergangenen Jahrzehnte sei eine grundlegende Trendwende im Verkehrssektor noch nicht erreicht worden, neue und zusätzliche Ansätze seien erforderlich und werden vom Städtetag unterstützt.

Frau Dr. Hedwig Verron vom Umweltbundesamt, griff in ihrem Beitrag das Zahlenspiel „minus 40 Prozent“ auf und wies eindrucksvoll darauf hin, dass der aktuelle globale Handlungsdruck erst durch die Emissionen der letzten 150 Jahre entstanden sei, die mit der Industrialisierung zu einer Vervielfachung der CO₂-Belastung der Atmosphäre geführt haben. Um die im Verkehrssektor erforderliche Reduzierung um 40 Prozent zu erreichen, seien über das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung hinaus zusätzliche Anstrengungen erforderlich. Weitere 20 Mio. Tonnen CO₂ müssen im Verkehrsbe-
reich durch zusätzliche Maßnahmen eingespart werden. Das Problem sei dabei nicht, wie zuweilen vermutet, nur der Fernverkehr, denn 30 Prozent der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs entstehen durch den Innerortsverkehr.

Im Themenblock „Zehn Prozent mehr Bus und Bahn: Mobilitätsmanagement und ÖPNV“ referierte Ruedi Ott, der Leiter der Verkehrsplanung in Zürich, über die seit vielen Jahren mit Nachdruck und Konsens verfolgten Anstrengungen zur Förderung des

ÖPNV und zur Kontrollierung des Autoverkehrs. „Fußgängerverkehr ist der Schlüssel zur Lebensqualität einer Stadt“, betonte Ott. Der öffentliche Verkehr erreiche in Umfragen eine nach wie vor sehr gute Note. Auch bei den Ein- und Auspendlern wächst der Anteil des ÖPNV. Das Velo (Fahrrad) habe in Zürich zwar nur sieben Prozent am Modal split, aber ein Drittel der Bürger nutzen es regelmäßig. Ein Schwerpunkt der Züricher Politik liege mittlerweile in der konsequenten Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung. Im öffentlichen Verkehr werde an Lichtsignalanlagen „Wartezeit Null“ angestrebt sowie attraktive Fußwege für die erste und letzte Meile des öffentlichen Verkehrs. 25 Prozent der Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr in Zürich seien „noch verlagerbar“.

Klaus Geschwinder berichtete über den ÖPNV der Region Hannover im Konflikt zwischen Klimaschutz und Budgetknappheit. Die in den Haushalt eingestellten Mittel für den ÖPNV wecken bei Politikern immer wieder „Fantasien“. Nur bei einem guten Angebot werde der ÖPNV weiter genutzt, da die „Zwangskunden“ infolge der demografischen Entwicklung dramatisch abnehmen. Für die Region Hannover sei nach einem Gutachten von Professor Friedrich (Braunschweig) eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent erreichbar. Das CO₂-Problem wird auch in Hannover nicht vom Lkw-Transitverkehr dominiert, obwohl Hannover am Achsenkreuz der beiden wichtigen Autobahnen A 2 und A 7 liegt, sondern entsteht im Wesentlichen regional und lokal.

Während die Verkehrspolitik in der Vergangenheit teilweise noch erfolgreich auf „symbolische Maßnahmen“ setzen konnte, gehe es inzwischen um zielorientierte Maßnahmen. Dabei seien das starke Gegeneinander von Ämtern und differenzierte Zuständigkeiten Schlüsselprobleme der Umsetzung. So seien die Bauleitplanung, die Aufgabenträgerschaft für Parkplätze und die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft in der Region Hannover in verschiedenen Händen. Auch gebe es keine gemeinsamen Strategien für den Straßenverkehr, da die Zuständigkeiten auf unterschiedlichen Ebenen liegen.

Ergänzend referierte Matthias Knobloch vom Autoclub Europa (ACE) noch über den Aktionsplan Mobilitätsmanagement des BMU, den die Deutsche Energieagentur dena gemeinsam mit dem ACE betreut. Er setze betriebliches Mobilitätsmanagement als Hauptthema – und soll erreichen, dass Mobilitätsmanagement zum Baustein der Klimaschutzpolitik wird. In 15 Regionen sollen in Deutschland Mobilitätsberater nach dem Vorbild Österreichs kostenlose Erstberatung leisten.

Im Diskussionsblock zu den ersten Vorträgen wurde vor allem darauf hingewiesen, dass es neben der Förderung von Radverkehr und ÖPNV darum gehen müsse, den Pkw-Besetzungsgrad zu steigern. In einer Mittelstadt wie Offenburg sei das CO₂-Problem vor allem von den Ein- und Auspendlern geprägt, und hier seien die Möglichkeiten des Ausbaus im ÖPNV auch rein finanziell begrenzt.

In mehreren Beiträgen wurde ein generelles Tempolimit auf Autobahnen und in Städten über Tempo 30 angemahnt. Die Einführung der in vielen Luftreinhalteplänen erforderlichen Tempo 30-Maßnahmen könnte wesentlich erleichtert werden, wenn die Tempo 50-Befürworter die Beweislast für die Neutralität der Luftemissionen bei Tempo 50 liefern müssten und nicht wie bisher umgekehrt. In der Schweiz, vermutete Ott auf die Nachfrage, wie es gelinge, ein gutes ÖPNV-Angebot zu bieten, mahlen die Mühlen der

Politik wohl viel langsamer als in Deutschland, aber immer in die gleiche Richtung und damit sei eine „Konsenspolitik“ wie in der Schweiz möglicherweise effektiver als die Oppositionspolitik in Deutschland, die immer wieder zum Richtungswechsel führe. Ein weiterer Grund könnte aber auch sein, dass die Gemeinden eigene Steuermittel zur Verfügung haben und in Volksabstimmungen sich die Bürger selbst dafür engagieren könnten, das Geld für den ÖPNV zu sichern.

Im Themenblock „Zehn Prozent mehr Muskelkraft: Radfahren und zu Fuß gehen“ berichtete Thorben Prenzel von der Koordinationsstelle Zero Emission Mobility im Bundesumweltministerium über die geplante Dachkampagne und den gegenwärtig laufenden Marketing- und Städtewettbewerb. In der Kampagne soll es darum gehen, auf Kurzstrecken zu Fuß oder per Rad unterwegs zu sein, statt das Auto zu benutzen.

Nach Ansicht von Dr.-Ing. Reinhold Baier, dessen Vortragstitel „Kinderfreundliche Straßen – Handlungsspielräume der Richtlinien zum Entwurf von Stadtstraßen“ lautete, sind Kinder im öffentlichen Raum überall unterwegs, deshalb müssten alle Straßen ihren Ansprüchen genügen. Gleichzeitig müssen die Straßen aber den Ansprüchen aller Altersgruppen gewachsen sein, da die Infrastrukturen nicht für jede Generation umgebaut werden können und gerade auch die Senioren hohe Ansprüche an den Straßenraum stellen, die in vielerlei Hinsicht ähnlich seien wie die Ansprüche der Kinder. Insgesamt gehe es darum, Straßenräume nicht mehr verkehrlich, sondern städtebaulich zu bemessen, wie dies nach den Richtlinien für Stadtstraßen der FGSV mittlerweile vorgesehen sei und alle Straßenräume für alle Benutzergruppen fit zu machen.

Ein großes Problem infolge des demografischen Wandels seien die Schulschließungen. Während Schulwegpläne auf die Bestandsschulen über Jahre hinweg optimiert wurden, führen kurzfristige Schließungsbeschlüsse dazu, dass Schulwege über Hauptverkehrsstraßen führen, wo früher nie davon ausgegangen wurde, dass Schulkinder queren müssten. Es gehe deshalb darum, Verkehrsplaner in die Schulplanung einzu beziehen.

In der Diskussion wurde darauf verwiesen, dass es einen Konflikt zwischen dem allgemeinen Ziel „weniger Flächenverbrauch“ und „mehr Flächen für Fußgänger“ geben könne, worauf Baier betonte, dass man über die Flächenaufteilung insgesamt neu nachdenken müsse, anstatt Straßen zu verbreitern. In bestehenden Straßen gelte es, mehr Flächen dem Seitenraum zuzuschlagen, und weniger zur Fahrbahn. Es gebe eine Synergie zwischen Kampagnen und Infrastruktur. Gerade auch für neue Verkehrsmittel, wie Segways, gelte es, die Flächenreserven im Seitenraum vorzuhalten und die Straßenräume zugunsten der Seitenflächen umzugestalten.

Zum Themenkomplex „Zehn Prozent weniger Verkehr: Zurück in die Städte“ referierte Stefan Reiss-Schmitt, Leiter der Stadtentwicklungsplanung der Landeshauptstadt München, über die Stadtentwicklungspotenziale innerstädtischer Brachflächen. Seit einer Reihe von Jahren entwickelt München seine innerstädtischen Brachflächen unter dem Motto „Kompakte, urbane und grüne Stadt“. Der Wachstumsdruck in München sei aber so hoch, dass die hohen Bodenpreise und die knappe Flächenverfügbarkeit nicht ausreichen, den Zuwachs vollständig in München anzusiedeln, da auch der Einpendlerverkehr aus der Region wachse und der Einzugsbereich immer größer wird. Dabei

gebe es im Umland von München in einer Reihe von Gemeinden auch die Angst vor der (politischen) Überfremdung durch Zuzügler aus München.

Dr. Jens-Martin Gutsche hat die Kosten von Wohnstandorten und Verkehr in einer ganzen Reihe von Regionen untersucht und festgestellt, dass Wohnkosten plus Mobilitätskosten für die Haushalte zusammen mehr oder weniger ein Nullsummenspiel ergeben. Deshalb „rechne“ es sich für die Haushalte überhaupt nicht weit heraus zu ziehen. Andererseits können die hohen innerstädtischen Kosten durch geringe Verkehrskosten kompensiert werden. Allerdings gebe es zwischen den Regionen mit sehr hohen Bodenpreisen und billigen Bodenpreisen dabei noch gewisse Unterschiede.

Im Themenblock „Zehn Prozent geringere Kosten: Kosteneffizienz und Finanzierbarkeit“ referierte Tilman Bracher unter dem Thema „Investitionsrückstand und Investitionsbedarf der Kommunen“ über die aktuelle Gemeindeinvestitionsbedarfsstudie des Difu. Danach werden die finanziellen Probleme der Kommunen durch den Bedarf zur Erneuerung der vorhandenen Infrastrukturen in den nächsten Jahren dramatisch wachsen und auch den zum Umsteuern in der Verkehrspolitik wünschenswerten Handlungsspielraum stark beeinträchtigen. Denn es sei erforderlich, Straßenräume umzugestalten, den Radverkehr zu fördern und innerstädtische Flächen für neue Nutzungen zu erschließen.

Nach dem Beitrag von Dr. Friedemann Kunst, Abteilungsleiter Verkehr in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, zur „Mobilität in der sparsamen Stadt am Beispiel Berlin“, gab es in den vergangenen, im Vergleich zu früher eher sparsamen Jahren, deutliche Erfolge bei der Eindämmung des Autoverkehrs, da der Pkw-Verkehr seit Jahren nicht mehr wächst und auch der Pkw-Besitz vergleichsweise niedrig und stabil bleibt. Der Fahrradverkehr nimmt dagegen zu und auch der ÖPNV hat sich gut konsolidiert.

Im Abschlussblock gab Konrad Otto-Zimmermann, der Generalsekretär des Städtenetzes für Nachhaltigkeit ICLEI, früher Umweltbundesamt, Denkanstöße aus internationaler Sicht. Auch in den Kommunen sei der Blick auf die internationale Vernetzung und die Lösung der Probleme im internationalen Maßstab erforderlich, da weder der demografische Wandel noch das CO₂-Problem auf nationaler Ebene befriedigend gelöst werden können: „Local action can move the world“.

"Das Zeitfenster für ein Umdenken und Umsteuern der kommunalen Verkehrspolitik hat sich durch die Finanzkrise und die Diskussion über die Klimaschutzthematik geöffnet. Wir sind jetzt in der glücklichen Lage, auch über solche Themen kreativ nachdenken zu können", betonte abschließend Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann vom Deutschen Institut für Urbanistik.