

**Plenum, Begrüßung**

30. März 2017

UBA Forum 2017

**Die Stadt für Morgen**

umweltfreundlich mobil  
lärmarm  
grün  
kompakt  
durchmischt

## Begrüßung

Dr. Barbara Hendricks, Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit

### Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Maria Krautzberger, sehr geehrte Frau Felten, sehr geehrte Damen und Herren,  
wenn Sie mich fragen, werden in der Verkehrspolitik noch viel zu häufig die ideologischen Kämpfe von vorgestern geführt. Man ist entweder für Autofahrer oder für Radfahrer. Aber ein solcher Ansatz führt nicht weiter und hilft auch niemandem.

Ja, natürlich ist Deutschland ein Autoland, in dem etwa 45 Millionen Pkw zugelassen sind. Wir sind aber auch ein Land mit über 80 Millionen Fußgängern und in den Haushalten gibt es etwa 70 Millionen Fahrräder. Jeder Autofahrer ist auch mal Fußgänger und braucht saubere Luft zum Atmen. Oder er wohnt an einer Straße, an der es Verkehrslärm gibt. Oder er steht genervt im Stau, weil es zu viele andere Autofahrer gibt.

Es ist doch völlig klar: Jeder Radfahrer mehr bedeutet ein besseres Leben in der Stadt – für Alle!

Aber das heißt mitnichten, dass eine nachhaltige Verkehrspolitik sich gegen Autofahrer richtet; sie ist auch nicht nur für Radfahrer oder diejenigen, die den ÖPNV nutzen, sondern sie hilft allen Menschen, die in der Stadt leben und in ihr mobil sein wollen.

Die Belastungen durch den Verkehr – insbesondere durch Luftschadstoffe und Lärm – haben nicht nur einen Einfluss auf Wohlfühl und Gesundheit des Einzelnen, sondern darüber hinaus auch auf die sozial-räumlichen Verhältnisse in unseren Städten. Hier geht es auch um Umweltgerechtigkeit. Die Probleme sind akut, und zwar nicht erst seitdem kontrovers über die Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Belastungen in den Ballungszentren und über Fahrverbote gestritten wird.

Vor ziemlich genau zehn Jahren, im Mai 2007, wurde in der Stadt Leipzig die nach ihr benannte „Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ verabschiedet. Mit ihr wurde die Grundlage für eine neue Stadtpolitik in Europa geschaffen und sie ist bis heute ein zentraler Bezugspunkt für Stadtplaner und die Politik.

Die Leipzig-Charta ist ein Bekenntnis zur kompakten und zur sozialen Stadt. Und in diesem Zusammenhang ist natürlich auch der Verkehr ein zentrales Thema. Ich möchte hier eine Passage aus der Charta zitieren: „Einen wesentlichen Beitrag für die Lebens- sowie für die Standort- und Umweltqualität leisten nachhaltige, gut zugängliche und preisgünstige Stadtverkehrssysteme [...]. Hierbei ist [...] der Verknüpfung der Verkehrsträger einschließlich des Rad- und Fußgängerverkehrs besondere Beachtung zu schenken. Stadtverkehr muss in Einklang mit den Nutzungsansprüchen von Wohnen, Arbeiten, Umwelt und öffentlichen Räumen stehen.“

Hiermit ist umrissen, was das Ziel städtischer Verkehrspolitik sein muss: Der Verkehr in der Stadt hat eine dienende Funktion, keinen Selbstzweck.

Das scheint auf den ersten Blick banal. Wenn man sich aber manche verkehrspolitische Debatte anschaut, dann sehen wir, dass diese Erkenntnis alles andere als eine Selbstverständlichkeit ist. Mobilität ist für ein städtisches System elementar. Aber die Bürgerinnen und Bürger haben nicht nur einen Anspruch darauf, mobil sein zu können. Sie haben auch einen Anspruch darauf, dass die vom

Verkehr verursachten Probleme ernst genommen und gelöst werden.

Es geht vor allem um bessere Luft, weniger Lärm, weniger Flächenverbrauch und mehr Klimaschutz. Noch immer werden an über der Hälfte der verkehrsnahen Messstationen die Grenzwerte für Stickstoffdioxid überschritten. Das können und dürfen wir aus Sorge um die Gesundheit der Menschen nicht akzeptieren.

Diesel-Fahrzeuge sind oft eine wesentliche Ursache. Wenn die Emissionen nicht schnell gesenkt werden, kommen wir um strecken- oder gebietsbezogene Verkehrsbeschränkungen mittelfristig nicht herum. Und beim Klimaschutz? Natürlich ist der Stadtverkehr nicht der Hauptverursacher für CO<sub>2</sub>-Emissionen. Aber wenn wir die Treibhausgasemissionen langfristig auf nahezu Null senken wollen – und das ist das Ziel, auf das wir uns in Paris verpflichtet haben – dann muss das auch in den Städten passieren.

In Kürze werde ich die neue Umweltbewusstseinsstudie vorstellen. Ein Schwerpunktthema ist die Mobilität und die Ergebnisse sind sehr interessant, wie ich finde.

Zunächst haben wir festgestellt, dass eine große Mehrheit der Befragten es begrüßen würde, wenn wir unsere Städte und Gemeinden so weiter entwickeln, dass wir kaum noch auf ein Auto angewiesen sind, sondern zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unseren Alltag bewältigen können.

Schon seit Jahren sagen uns viele Bürgerinnen und Bürger, und zwar etwa vier von fünf Befragten, dass sie weg von der autogerechten, hin zur menschengerechten Stadt wollen. Gleichzeitig ist das Auto gegenwärtig immer noch für viele das Transportmittel Nr. 1. Nachvollziehbar ist das gerade in ländlichen und kleinstädtischen Regionen. Es muss aber nicht mehr zwingend das eigene Auto sein, Stichwort Car-Sharing. Fahrrad und ÖPNV liegen auch hier im Trend, vor allem dort, wo die Infrastruktur stimmt.

Ohne Zweifel: Das Auto wird nicht von unseren Straßen verschwinden. Aber es ist insbesondere bei den jüngeren Generationen oft kein Statussymbol mehr, sondern ein Verkehrsmittel unter vielen. Wir dürfen allerdings nicht den Fehler machen, davon auszugehen, dass das alles von alleine kommt.

Das trifft auch auf einen anderen Trend zu, der allzu häufig geradezu als Heilsbringer gefeiert wird: die Digitalisierung. So verspricht etwa das Konzept der Smart Citys, Städte mithilfe der Digitalisierung effizienter, sauberer und lebenswerter zu machen. Es geht zum Beispiel um intelligente Ampeln oder die leichtere Parkplatzsuche. Und autonome Fahrzeuge können die Infrastruktur effektiver nutzen – so zumindest die Theorie. Ich bin fest davon überzeugt: Die Digitalisierung besitzt gerade im Verkehr ein großes Potential. Gleichzeitig steht aber noch nicht fest, ob und in welchem Umfang die Chancen für Stadt und Umwelt tatsächlich genutzt werden können.

Es bestehen auch Risiken. Etwa dadurch, dass Autofahren attraktiver werden könnte. Potentielle Einspareffekte würden so überkompensiert. Oder denken Sie an die Gefahr einer weiteren Zersiedlung. Wir müssen uns daher rechtzeitig – und das heißt jetzt! – in diese Diskussion einbringen. Nicht, um den technologischen Fortschritt zu verhindern. Sondern um den Prozess so zu gestalten, dass die Chancen genutzt und die Risiken minimiert werden.

Das gilt besonders für Kommunen und ihre Verkehrsunternehmen.

Wir brauchen eine Stadt der kurzen Wege, in der die unterschiedlichen Verkehrsmittel intelligent verbunden sind. Eine Stadt, in der das Auto – und zwar das Elektroauto – zwar ein Verkehrsmittel unter vielen ist, aber nicht mehr eine dominante Rolle spielt, ist lebenswerter, umweltfreundlicher und schafft neue Flächen für andere Dinge.

Mit der Städtebauförderung unterstützen wir Städte und Gemeinden genau dabei. So können Verkehrsknotenpunkte mit Bundesmitteln entlastet oder Einkaufsstraßen in fußgängerorientierte Begegnungszonen umgewandelt werden. Wir fördern auch den Bau von Fahrradinfrastruktur, wie zum Beispiel den Ruhr-Radschnellweg oder die geplante Revitalisierung der alten Siemensbahn in Berlin-Spandau.

Erstmals benennen wir in der Vereinbarung mit den Ländern in diesem Jahr das Ziel, „Infrastrukturen bedarfsgerecht anzupassen und damit die Städte und Gemeinden für alle Bevölkerungsgruppen lebenswert und nutzbar zu erhalten“. So können zum Beispiel überdimensionierte Straßen zurückgebaut werden. Unterstreichen will ich, dass wir mit der Städtebauförderung generell die Innenentwicklung der Städte stärken, was zu Siedlungsstrukturen mit weniger Verkehr führt. Außerdem fördern wir in der Nationalen Klimaschutzinitiative eine Reihe von Projekten für eine klimafreundliche Infrastruktur. Aktuell läuft der neue Projektauftrag für den Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“.

Durchaus mit etwas Stolz habe ich nun eine Reihe von Förderinstrumenten aufgezählt, aber mehr ist natürlich immer möglich. Ich könnte mir zum Beispiel Modellprojekte auf Stadtteilebene oder in ganzen Städten vorstellen, in denen städtische Mobilität erprobt werden kann. Sozusagen eine „Verkehrswende live“.

Vielleicht könnte so etwas perspektivisch in einen eigenen Schwerpunkt der Städtebauförderung münden. Denn genau darum geht es: Mit der Energiewende brauchen wir die Verkehrswende. Wir brauchen mehr Mobilität bei weniger motorisiertem Verkehr. Dieses Ziel ist nicht neu, aber aktueller denn je. Mobilität ist zentral für unseren Wohlstand. Sie darf aber nicht zu Lasten der Umwelt und der Gesundheit gehen. Und deshalb ist dieses Thema so entscheidend für unsere Städte.

Ich freue mich daher sehr, dass wir mit dieser Tagung genau darüber ins Gespräch kommen.

Vielen Dank!