

## Plenum, Eröffnungsrede

30. März 2017

UBA Forum 2017

## Die Stadt für Morgen

umweltfreundlich mobil  
lärmarm  
grün  
kompakt  
durchmischt

## Eröffnungsrede

### Maria Krautzberger, Präsidentin Umweltbundesamt

#### Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Frau Ministerin, liebe Barbara Hendricks, liebe Frau Felten, meine Damen und Herren,

„Der Weg zur Stadt von morgen“ – eine anspruchsvolle Ankündigung.....

Aber: wir sind davon überzeugt, dass unsere Städte in den nächsten Jahren einen Umbruch erleben werden, wie es ihn seit Mitte des letzten Jahrhunderts nicht mehr gab. So unsere These.

Nach dem Krieg wurden Städte im Zuge des Wiederaufbaus neu gestaltet: Enge Gassen und vor allem auch Straßenbahnen mussten breiten Straßen für Autos weichen. Großgewerbe und Industrie sollten aus den Innenstädten verschwinden. Ein Beispiel ist auch die Brauerei, die es hier, wo wir uns gerade befinden, einmal gab. Sie wurde nach dem Krieg nicht wieder aufgemacht, auch weil man solche Betriebe nicht mehr so nah an den „Mietskasernen“ haben wollte. In der alten Bundesrepublik herrschte nach dem Krieg viele Jahre das Leitbild einer autogerechten Stadt. Das Auto hat viele unserer Städte nachhaltig verändert, wie kein anderes Verkehrsmittel zuvor – mit dramatischen Auswirkungen auf die Umwelt, aber auch auf die Gesundheit und die Lebensqualität.

Wir sind davon überzeugt, dass wir heute vor einem neuen Umbruch in unseren Städten stehen, wieder ausgelöst durch neue Mobilitätsmuster. Mit dieser These stehen wir übrigens nicht allein!

Lassen Sie mich das kurz auf die Treiber dieser Entwicklung eingehen:

1. Immer mehr Menschen zieht es in die Städte. Das ist erfreulich, vor allem wenn diese Entwicklung mit dem Auslaufen langjähriger Suburbanisierungsprozesse einhergeht. Wir sehen aber auch, dass damit in vielen Städten der Wohnraum knapper und teurer wird.
2. Die Umwelt- und Gesundheitsbelastungen durch Luftschadstoffe und Lärm sind auch in deutschen Städten nach wie vor zu hoch. Und das leider mit steigender Tendenz!

So wurde für Stickstoffdioxid im Jahr 2016 an mehr als 50 % aller verkehrsnahen Messstationen eine Überschreitung des EU-Luftqualitätsgrenzwertes festgestellt. In Berlin war dies 2016 sogar bei allen verkehrsnahen Messstationen der Fall. Der Hauptverursacher ist der Verkehr, vor allem der Diesel-PKW.

Auch der Lärm ist nach wie vor ein absolut ungelöstes, leider auch unterbewertetes Gesundheitsproblem. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt aus gesundheitlichen Gründen einen nächtlichen Mittelungspegel von 40 Dezibel. Das entspricht etwa dem Lärmpegel in einer Bücherei. In Städten wird dieser Wert nachts sehr selten eingehalten. Auf Dauer kann hohe Lärmbelastung dramatische Folgen für die Gesundheit haben: Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck und Herzinfarkte.

Auch unser Flächenverbrauch ist immer noch zu hoch: Das Ziel, die Flächenneuanspruchnahme bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar pro Tag zu reduzieren, haben wir noch lange nicht erreicht. Leider nehmen wir auch heute noch an den Stadträndern immer noch zu viele neue Flächen in Anspruch anstatt die Potentiale der Innenentwicklung zu nutzen.

Schließlich stellen auch die Klimaschutzziele neue Anforderungen an städtische Infrastrukturen und an unsere Mobilitätsgewohnheiten. Dabei spielt das Auto natürlich eine ganz zentrale Rolle.

Gleichzeitig deutet sich etwas an, was bei uns unter die Überschrift „Verkehrswende“ fällt. Man könnte fast sagen: Das Auto wird gerade neu erfunden: es vernetzt sich, es wird autonom und elektrisch. Elektromobilität und Digitalisierung eröffnen neue Wege für das Wirtschaften, das Zusammenleben, aber auch für die nachhaltige Gestaltung der Mobilität. Ich denke, dass wir zukünftig einfach intelligenter mobil sein werden. Beispielsweise wenn wir App-gestützt den Öffentlichen Verkehr besser nutzen, oder dank besserer Radwege bequemer mit dem Rad oder dem E-Bike unterwegs sind.

Eine Entwicklung halte ich für besonders wichtig:

Sie betrifft die Haltung breiter Kreise in der Bevölkerung gegenüber Verkehrsmitteln. In den großen Städten erleben wir Veränderungen im „Mainstream“. Es gibt immer mehr Zustimmung zu dem, was wir als „Umweltverbund“ bezeichnen: allen voran zum Fahrrad, zum Car Sharing, zum ÖPNV ohnehin, oder zu E-Rollern und was da immer neu auf den Straßen zu sehen ist. Es wird bunter in den Städten. Die alten Schlachten zwischen Auto und dem Rest der Verkehrsteilnehmer werden längst nicht mehr leidenschaftlich ausgetragen, manchmal fallen sie sogar einfach aus. Planer bringen munter Radschnellwege ins Gespräch, ohne dafür als Utopisten beschimpft zu werden. Sogar Volksentscheide für eine radikale Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Fahrrads und zu Lasten der Autos finden große Unterstützung.

Wir müssen diese Chance, die wir jetzt haben, ergreifen und mit innovativen Lösungen gestalten und fördern.

Das Leitbild der kompakten, der funktionsdurchmischten Stadt, mit vielen grünen Räumen und hoher Aufenthaltsqualität ist nicht wirklich neu, es trägt aber immer noch. In einer Stadt mit kurzen Wegen zwischen Arbeit, Erholung, Wohnen und Einkaufen, vielen Grünflächen und wenig Lärm will man leben. Elektromobilität, Digitalisierung oder Car Sharing können die Entwicklung dahin unterstützen. Aber sie führen nicht automatisch zu weniger Autoverkehr in unseren Städten. Auch deswegen muss die Frage gestellt werden:

Wie viele Autos brauchen wir eigentlich in der Stadt? Welche Anzahl an Autos wäre wünschenswert?

Das Umweltbundesamt hat hierzu eigene Berechnungen auf Basis von Flächenstatistiken durchgeführt. Diese werden heute noch ausführlich vorgestellt. Das Ergebnis ist auf jeden Fall interessant: Eine Reduzierung der Fahrzeugdichte auf unter 150 PKW pro 1.000 Einwohner wäre ein großer Schritt, um die Gesundheit und Lebensqualität in den Städten zu verbessern. Wir wissen, das ist ein wirklich anspruchsvolles Ziel, sind es doch in deutschen Großstädten derzeit etwa 450 PKW pro 1.000 Einwohner. (In Berlin mit 335 natürlich deutlich weniger; in München mit 486 wiederum etwas mehr).

Auf der anderen Seite: Was ließe sich doch alles mit weniger PKWs in den Städten erreichen!

Unterhalb dieses Wertes von 150 PKW/1.000 Einwohner würden nahezu keine öffentlichen Stellplätze für Autos mehr benötigt. Die privaten Parkplätze, auch in Parkhäusern, würden ausreichen. Autos, die heute dicht aneinandergereiht parken, könnten weitgehend aus dem Stadtbild verschwinden. Ich erinnere nur daran, dass Autos durchschnittlich 23 Stunden am Tag Flächen in unseren Städten blockieren, ohne bewegt zu werden. Oder anders herum nur 1 Stunde am Tag tatsächlich unterwegs.

Auf den vielen frei werdenden Flächen am Straßenrand könnten großzügig Fuß- und Radwege oder

auch Busspuren entstehen. Große öffentliche Parkplätze könnten in Grünflächen, Spielplätze oder andere gemeinschaftlich genutzte Freiflächen umgewandelt werden. Eine gute Option für kompakte, funktional gemischte Städten, also attraktive Orte zum Wohnen und Arbeiten.

Last but not least sei daran erinnert, dass weniger Autos natürlich auch weniger Lärm und Schadstoffe bedeuten.

Diese Zahl von 150 PKW pro 1.000 Einwohner leitet sich übrigens nicht aus rein verkehrlichen Überlegungen ab. Da wären sogar noch deutlich niedrigere Werte möglich. Sie ergibt sich aus der Fragestellung, wie Flächen in einer Stadt gewonnen werden, um eine „doppelte Innenentwicklung“ zu verwirklichen. Also wie wir einerseits kompakt bauen, andererseits ausreichend Grünflächen in unseren Städten schaffen können. Durch kompakte Bauweisen, also zum Beispiel mehrgeschossige Häuser mit grünen und lärmarmen Innenhöfen, und Nutzungsmischung, mit kurzen Wegen zur Arbeit, zum Einkaufen, wird das Auto in der Stadt eben zunehmend überflüssig. Viele Wege sind dann kürzer und bequemer zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar.

Ich möchte hier ganz deutlich sagen:

Uns als Umweltbundesamt geht es nicht darum, einfach und pauschal Autos aus der Stadt zu verbannen. Wir wollen aber die Diskussion darüber führen, wie viele Autos für eine grüne und gesunde Stadt von Vorteil wären. Die 150 PKW pro 1.000 Einwohner sind dabei aus unserer Sicht ein sinnvoller Orientierungswert. Wir wissen, dass es für diese Veränderungen eine große oder besser gesagt wachsende Bereitschaft in der Bevölkerung gibt. Dies bestätigt übrigens auch unsere noch nicht veröffentlichte Umfrage zum Umweltbewusstsein in Deutschland. Daran sollten wir ansetzen.

Damit das Verkehrsaufkommen insgesamt weniger wird, wir aber genauso mobil bleiben können wie heute, brauchen wir noch viel mehr Umweltverbund. Wir müssen Fuß- und Radwege ausbauen, elektrische Car Sharing-Flotten etablieren und vor allem müssen wir den öffentlichen Verkehr stärken. Dieser ist und bleibt das Rückgrat des Verkehrs in der Stadt. Das klingt vielleicht „altmodisch“. Ist es aber nicht. Gerade die Digitalisierung des Verkehrs eröffnet uns hier neue Wege. Zum Beispiel mit multimodalen Apps wie moovel oder Qixxit, die den effizientesten und einfachsten Weg von A nach B ermitteln – auch ohne Auto.

Wir wollen und brauchen übrigens auch keine Fahrverbote, um in den Städten dauerhaft deutlich weniger Autoverkehr zu erreichen. Wir müssen allerdings mit dem ÖPNV in Vorleistung gehen. Das war vor über 100 Jahren so, als die Berliner U-Bahn in damals kaum besiedelte Randgebiete verlängert wurde. Viele Menschen siedelten sich in der Folge dort an und nutzten die U-Bahn, um zur Arbeit zu fahren.

Heute machen es uns u. a. die Schweizer vor: In Zürich wurde in den letzten Jahren die S-Bahn massiv ausgebaut. Danach wurden die Parkplätze reduziert und die Parkgebühren in der Stadt empfindlich angehoben. Heute nutzen immer mehr Menschen die Bahn und lassen das Auto stehen. Zwischen 2010 und 2015 ist die Zahl der Pendler in der Züricher S-Bahn um 15 % gestiegen, während die Nutzung des eigenen Autos stagniert – trotz Zunahme der Beschäftigten im Stadtgebiet.

Klar ist aber auch: Der Ausbau des Umweltverbunds und vor allem des ÖPNV kostet. Wir sollten ihn durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen finanzieren. Allein der Verkehrssektor wird jährlich mit 28,6 Milliarden Euro subventioniert. Der reduzierte Energiesteuersatz auf Diesel (rund 7,4 Milliarden Euro) und die Entfernungspauschale (rund 5,1 Milliarden Euro) würden ausreichen, um den ÖPNV ein großes Stück voranzubringen. Nach einer Studie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen liegt der Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025 bei rund 11 Milliarden Euro pro Jahr. Das wäre weniger als die Hälfte der Mittel, die heute für umweltschädliche Subventionen im Verkehrsbereich ausgegeben werden.

In Ergänzung zum Ausbau des ÖPNV sind andere Maßnahmen weiterhin wichtig. Parkraummanagement beispielsweise. Langfristig wäre aus unserer Sicht die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut auch auf Innerortsstraßen ein guter Beitrag zur Erreichung des Umweltverbunds. Sowohl die Finanzierung der Infrastruktur als auch eine Internalisierung externer Umwelt- und Gesundheitskosten wäre dabei denkbar. Eine solche Maut in Städten kann einfach sicherstellen, dass Autos in der Stadt nicht günstiger werden als der ÖPNV. Denn eines ist auch klar: Ein Wert von unter 150 PKW pro 1.000 Einwohner heißt nicht automatisch weniger Autoverkehr in der Stadt.

Erst in der Kombination mit einem starken Umweltverbund werden wir zukünftig genauso mobil sein wie heute, aber weniger „auto“-mobil.

Auch die öffentlichen Haushalte der Städte würden profitieren: das „Bauen auf der grünen Wiese“ ist für sie – wie wir wissen – oft teuer. Und selbst die Autoindustrie könnte diese Entwicklung nutzen, indem sie Konzepte für geteilte, elektrisch angetriebene Stadtautos entwickelt, die sie dann in die Megacities nach Asien, Afrika oder Südamerika exportieren kann.

Soweit in aller Kürze einige Schlaglichter, wie wir zu einer umweltfreundlich mobilen Stadt für morgen kommen könnten.

In den nächsten eineinhalb Tagen haben Sie die Gelegenheit darüber zu diskutieren, welche Wege in die Stadt von morgen führen. Wie realistische, aber auch wirkungsvolle Konzepte aussehen können. Ich freue mich, dass diese Veranstaltung auf so großes Interesse gestoßen ist, und dass Sie alle gekommen sind! Immer wenn es sich um Transformation geht, sind auch unpopuläre Entscheidungen gefragt. Anders wird es keine Reformen geben.

Ganz besonders freue ich mich deshalb, dass Frau Ministerin Barbara Hendricks es möglich machen konnte, heute dabei zu sein. Sie haben sich immer wieder engagiert zu Mobilitätsfragen eingebracht, nicht ohne auf Widerstand zu stoßen. Kaum jemand weiß also besser, was es heißt, dicke Bretter zu bohren. Liebe Barbara, ich, wir alle, freuen uns sehr auf Deinen Beitrag.