

kommunal mobil

Nachhaltige Mobilität – Kommunen trauen sich was, 24. + 25.01.2011, Dessau-Roßlau

**Jochen Flasbarth, Präsident des Umweltbundesamtes**

## **Nachhaltiger Stadtverkehr**

Unser Verkehrssystem ist immer noch nicht nachhaltig. Das Verkehrsvolumen hat über Jahrzehnte zugenommen und wächst weiter. In Zukunft müssen wir vor allem mit sehr viel mehr Güterverkehr auf der Straße rechnen. Bis 2025 wird hier ein Plus von 50 Prozent vorhergesagt.

Nach wie vor bringt der Verkehr hohe Umweltbelastungen mit sich. So ist das Thema Feinstaub zum Beispiel noch immer nicht vom Tisch. Zum Schutz der Gesundheit hat die EU-Kommission Grenzwerte für die Konzentration von Feinstaubpartikeln (PM<sub>10</sub>) EU-weit vorgeschrieben. Die Grenzwerte gelten seit 2005, und selbst im Jahre 2010 wurden diese Werte immer noch nicht überall in Deutschland eingehalten. Seit dem 1. Januar 2010 sind zudem verschärfte Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) einzuhalten. Erste Auswertungen zeigen aber, dass die Grenzwerte an vielen Orten – besonders in verkehrsreichen Innenstädten – nicht eingehalten werden können. Da der Verkehr die bedeutendste Quelle für Stickoxid-Emissionen – besonders in den Städten – ist, müssen Maßnahmen vor allem hier ansetzen. Besonders wirksam ist der Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge. Das UBA setzt sich für eine möglichst baldige Einführung von Euro 6 / VI (konformen) Fahrzeugen, vom Pkw bis hin zum schweren Nutzfahrzeug ein. Ebenso sollten die Emissionsgrenzwerte von Binnenschiffen, Dieselloks und mobilen Geräten und Maschinen verschärft werden.

Weitere Minderungen sind durch nicht-technische Maßnahmen, wie die konsequente Umsetzung von Umweltzonen, erreichbar. Hier sollte nicht gezögert werden, nur Fahrzeuge mit grüner Plakette einfahren zu lassen.

Unter den Umwelteinflüssen, durch die sich Menschen in ihrem Wohnumfeld gestört fühlen, ist der Verkehrslärm seit Jahren trauriger Spitzenreiter. Das ist das Ergebnis der Repräsentativumfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland“, die seit 1992 jedes Jahr im Auftrag des Umweltbundesamtes durchgeführt wird. Aktuell fühlen sich ca. 60 Prozent der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt, 30 Prozent durch Luftverkehrslärm und 23 Prozent

durch Schienenverkehrslärm. Die Bekämpfung von Lärm ist daher ein Schwerpunktthema des Umweltschutzes.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie schreibt vor, Lärmkarten und Lärmaktionspläne zu erstellen. Deutschland hat die erste Stufe der Lärmkartierung abgeschlossen. Dabei zeigte sich, dass allein an den Hauptverkehrsstraßen sowie in Ballungsräumen ca. 1,8 Millionen Menschen unter Straßenverkehrslärm mit Pegeln größer als 65 Dezibel (dB(A)) leiden. Nachts sind dort rund 2 Millionen Bürgerinnen und Bürger von Pegeln größer als 55 dB(A) betroffen. Solche Pegel sind ein Gesundheitsrisiko und müssen möglichst bald verringert werden. Hierzu trägt die Lärmaktionsplanung bei, die derzeit noch im Gange ist. Eine spürbare Minderung der Beeinträchtigungen durch den Lärm des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs lässt sich nur durch die abgestimmte Anwendung einer Vielzahl von Einzelinstrumenten erreichen – von der Fahrzeug- und Fahrwegtechnik über Steuern und Gebühren bis zur Verkehrsplanung.

Technische Innovationen sind für ein nachhaltiges Verkehrssystem unverzichtbar. Hier steht heute in der öffentlichen Diskussion vor allem das Elektro-Auto im Vordergrund. Aus Sicht des Umwelt- und des Klimaschutzes bietet der elektrische Antrieb den großen Vorteil, dass sich die benötigte Energie leichter aus erneuerbaren Quellen beziehen lässt als beim konventionellen Antrieb. Aber es wird noch eine ganze Weile dauern, bis sich das Elektro-Auto am Markt durchsetzen wird – das gilt zumindest für die reinen Elektro-Autos mit Batterie. Andere Elektrofahrzeuge, zum Beispiel die Straßenbahn, sind schon lange auf dem Markt und haben sich bewährt. Vielleicht müssen wir in Zukunft auch wieder mehr auf O-Busse setzen. Wirklich neu und bereits zu erschwinglichen Preisen verfügbar sind E-Bikes und Pedelecs. Mit Hilfe der unterstützenden Batterie könnte sich der Radius des Radverkehrs erheblich erweitern. Auch für weniger sportliche Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer könnte damit das Radfahren in hügeligem Gelände zu einer realistischen Alternative werden.

Bei allen Hoffnungen, die wir in technische Innovationen setzen, sollten wir nicht vergessen, dass im konventionellen Antrieb noch ein enormes Effizienzpotential steckt. Denn die allermeisten Autos werden 2020 – und darüber hinaus – noch mit fossilem Treibstoff fahren. Ein durchschnittlicher Otto-Pkw aus dem heutigen Fahrzeugbestand in Deutschland emittiert 184 Gramm Kohlendioxid (g CO<sub>2</sub>) für jeden gefahrenen Kilometer. Das entspricht einem Kraftstoffverbrauch von etwa 8 Liter Benzin pro 100 Kilometer. Die Neuwagen liegen im Schnitt bei 154 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer. Ab 2015 sollen in der EU neu verkaufte Pkw im Flottendurchschnitt nicht mehr als 130 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer emittieren dürfen. Ab 2020 nur noch 95 g pro Kilometer, was dem Verbrauch von etwa 4 Liter Benzin pro 100 Kilometer entspricht. Das Effizienzpotential ist jedoch damit bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die technisch

bedingte Grenze der Effizienzentwicklung konventioneller Fahrzeuge liegt nach aktuellen Erkenntnissen bei etwa 2 Litern Benzin pro 100 Kilometer (ohne Klimaanlage) für einen kompakten Pkw.

Vieles deutet darauf hin, dass die Menschen in Zukunft weniger auf ein einziges Verkehrsmittel fixiert, sondern stärker multimodal unterwegs sind. Dafür gilt es Schnittstellen zu schaffen. In den öffentlichen Verkehrsmitteln sehe ich mehr denn je das Rückgrat eines nachhaltigen Verkehrssystems. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) profitiert von neuen Mobilitätsangeboten wie den Leihfahrradsystemen, vom Mobilitätsmanagement der Arbeitgeber oder vom Ausbau des Car-Sharings. Hier können die Verkehrsunternehmen noch einiges tun, um den Kunden den Übergang zu erleichtern, zum Beispiel in Form von einheitlichen Tickets und übergreifenden Tarifen. Im Sommer des vergangenen Jahres haben wir die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass sich Car-Sharing-Anbieter mit dem Blauen Engel schmücken können.

Etwa die Hälfte aller Autofahrten liegt in einem Entfernungsbereich, der mit dem Rad oder zu Fuß gut zu bewältigen ist. Wenn im Jahr 2030 bundesweit nur jede zweite dieser kurzen Fahrten mit dem Auto zum Rad- und Fußverkehr verlagert werden könnte, würde der Verkehr 4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> weniger emittieren. Die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs dient nicht nur dem Klimaschutz, sondern ist auch aus Gründen der Luftreinhaltung und zur Lärminderung angesagt. Wie hoch die Potentiale des Radverkehrs in Deutschland sind wird derzeit in zwei Forschungsprojekten – eines davon aus dem Umweltforschungsplan (UFOPLAN) gefördert – untersucht.

Eine wesentliche Voraussetzung für einen starken nicht-motorisierten Verkehr ist die kompakte, durchmischte Stadt, die Stadt der kurzen Wege. Stadtentwicklungsplanung und Verkehrsplanung müssen zusammenwirken, um Mobilität mit möglichst wenig Verkehr zu sichern. Stärker als bisher müssen die Städte sich mit den Umlandgemeinden gemeinsam entwickeln. Gerade auch angesichts der fiskalischen Restriktionen, denen sie sich gegenübersehen, sollten Städte und Gemeinden sich in ihrer Region nach Möglichkeit zu Zweckbündnissen zusammenschließen. So können sie zu geringeren Kosten für die einzelne Kommune gemeinsam Infrastrukturen betreiben oder auch externen Sachverstand einkaufen. Für eine fruchtbare Zusammenarbeit sind Formen des Ausgleichs zu finden. In diesem Zusammenhang ist auf das Instrument „Handel mit Flächen-Zertifikaten“ hinzuweisen. Das Umweltbundesamt gibt hierzu in diesem Jahr eine vorbereitende Untersuchung für einen Modellversuch in Auftrag. Der Charme dieses Instrumentes besteht darin, dass es erstens

die Zersiedelung bremst, zweitens die Inanspruchnahme neuer Flächen dahin lenkt, wo sie den meisten Nutzen stiften, und drittens Geld dahin leitet, wo es benötigt wird.

Es ist an der Zeit, die eingefahrenen Bahnen zu verlassen und etwas Neues auszuprobieren. Dies müssen gar keine spektakulären Projekte sein. Eine Veränderung der Gewichtung, zum Beispiel wenn es um die Aufteilung des Straßenraums geht, kann bereits große Wirkung entfalten. Wer will zu Fuß gehen oder Radfahren, wenn er im wörtlichen Sinne an den Rand gedrängt wird? Über viele Jahre beherrschte das Auto die Straße. Das Auto stand auch in der Verkehrsplanung im Vordergrund. Aber ist dies noch zeitgemäß? Offensichtlich verliert bei der jungen Generation der Autobesitz an Bedeutung.

Viele aktuelle Entwicklungen – sei es Bevölkerungsrückgang und Alterung der Gesellschaft, Klimabelastung oder Finanzknappheit – werden meist nur als Probleme wahrgenommen. Sie eröffnen aber auch Möglichkeiten. Bisher haben wir noch zu wenige Beispiele, die zeigen: nachhaltige Mobilität, das bedeutet keinen Verzicht auf Mobilität. Nachhaltige Mobilität macht die Städte schöner, den Aufenthalt auf den Straßen attraktiver, verspricht bessere Gesundheit und weniger Stress. Kurzum: Nachhaltige Mobilität bedeutet auch mehr Lebensqualität.