

## Kommunaler Handlungsdruck bei Mobilität, Gesundheit, Umweltschutz

Zusammenfassung der Fachtagung »Stadt der Zukunft: kommunal mobil« am 9./10.10.2006 in Dessau

Nationale und internationale Forschungsergebnisse zeigen einen engen Zusammenhang zwischen Gesundheit und Verkehr auf. Während sich die Debatte früher auf Fragen der Verkehrssicherheit konzentrierte und dort Fortschritte erkennbar sind – in Deutschland werden trotz steigender Verkehrsleistungen mittlerweile weniger Verkehrstote und Schwerverletzte pro Jahr als noch vor einigen Jahrzehnten registriert –, gibt es inzwischen auch zahlreiche Befunde zu den gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schäden von Lärm, Luftschadstoffen und Bewegungsmangel und zu den Folgekosten der Zersiedelung. Kinder verbringen weniger Zeit „draußen“ und bewegen sich weniger als früher. Dies gilt nicht nur für Kinder aus den Kernstädten, sondern auch für die aus Standorten im suburbanen Bereich. In den vergangenen Jahren sind die Anteile der auf den Rücksitzen im Pkw („Mama-Taxi“) zurückgelegten Wege am gesamten Verkehr von Kindern kontinuierlich gestiegen, während immer weniger Wege selbständig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder in öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Nicht nur den Kindern fehlt es so an Bewegung, auch die Eltern werden durch den „Fahrbereitschaftsdienst“ für die Kinder zunehmend ans Auto gebunden. Für Kinder werden die Möglichkeiten, „draußen zu spielen“, schlechter, gefährlicher und seltener, und immer mehr Zeit wird „drinnen“ und vor Fernseher und Computer zugebracht.

Auch aus Gründen des Umweltschutzes stehen die Kommunen unter großem Handlungsdruck. Die fossilen Treibstoffe sind endlich, die Klimawirkungen von Ozon und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß führen zu Schäden, und die Zerschneidung und der Flächenverbrauch für Verkehr und Verkehrswege beeinträchtigen die Lebensqualität innerhalb der Städte (aber auch außerhalb in der Natur). Die Wirkungen des motorisierten Straßenverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung und die natürlichen Lebensgrundlagen erfordern technische Innovationen, neue Konzepte und Instrumente in der Verkehrswegeplanung und der kommunalen Verkehrspolitik. Bereits ergriffene Maßnahmen erweisen sich vielfach als wenig zielführend, als aktionistisch oder als zu schwach. Für die Kommunen als hauptsächlich Betroffene besteht akuter Handlungsdruck. Einerseits schränken knappe Kassen, Veränderungen im Zuge der demografischen Entwicklung und neue Rechtsvorschriften die kommunalen Handlungsmöglichkeiten ein. Andererseits erfordert die geänderte Gesetzeslage bezüglich der Grenzwerte für Feinstaubimmissionen und der Aufstellung von Lärmkartierungen konkrete Maßnahmen seitens der Kommunen.

### Welche Erfolgsfaktoren befördern eine nachhaltige Verkehrspolitik?

Über die Erfolgsfaktoren für eine nachhaltige Mobilitätspolitik debattierten am 9. und 10. Oktober 2006 in Dessau mehr als 120 Teilnehmer auf der gemeinsamen Fachtagung „Stadt der Zukunft: ‚kommunal mobil‘ – Handlungsspielräume für Mobilität – Gesundheit – Umweltschutz“ des Umweltbundesamtes, des Deutschen Städtetages und des Deutschen Instituts für Urbanistik. Im Vordergrund standen dabei die folgenden Fragen:

- ▼ Wie sieht eine zukunftsfähige Infrastruktur- und Verkehrsplanung aus? An welchen Leitbildern und konkreten Handlungszielen soll sich die kommunale Verkehrsplanung künftig orientieren?
- ▼ Welche Maßnahmen sind wirklich effizient? Wie lässt sich motorisierter Verkehr durch umweltverträgliche Stadtstrukturen vermeiden, welche Potenziale bieten neue städtebauliche Konzepte? Wie lassen sich die Potenziale des nicht motorisierten Verkehrs wirklich ausschöpfen? Wie kann der ÖPNV seinen Beitrag zur Umweltentlastung effizient leisten?
- ▼ Welche Erfolgsfaktoren tragen dazu bei, die als notwendig erkannten Maßnahmen politisch durchzusetzen? Wodurch lässt sich eine nachhaltige Standortplanung fördern? Wie lässt sich die wirtschaftli-

che Effizienz des Rad- und Fußverkehrs überzeugend vermitteln? Wie lassen sich die wichtigen kommunalen Akteure innerhalb und außerhalb der Verwaltung, beispielsweise Einzelhandel und Verkehrsverbände, für die notwendigen Veränderungen der Stadt- und Verkehrspolitik gewinnen?

Die Bedeutung des Themas wird in den einführenden Begrüßungsbeiträgen der Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Astrid Klug, des Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ulrich Kasparick, und des Präsidenten des Umweltbundesamtes, Andreas Troge, unterstrichen. Einigkeit besteht darin, dass sich echte Handlungsspielräume erschließen lassen, wenn die verfolgten Ziele und Maßnahmen auch von der politischen Seite glaubwürdig vertreten werden und die Akteure auf Bundes-, Landes sowie kommunaler Ebene und auch die Verkehrsträger besser kooperieren.

## Teil I: Kommunalpolitische Problemlage

Im ersten Teil des Tagungsbands sind die überarbeiteten Beiträge der Veranstaltung zur kommunalpolitischen Problemlage (Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, Difu), zu Luftschadstoffen, Gesundheitsfolgen und den bisherigen Handlungsstrategien des kommunalen Verkehrs (Dr. Axel Friedrich, Umweltbundesamt), zu Raum, Verkehr und Flächenbedarf (Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Universität Dortmund) und zur internationalen Debatte über Gesundheit und Verkehr (Dr. Günter Klein, Umweltbundesamt) dokumentiert. Beiträge aus der Praxis der Lärminderungsplanung und der Qualitätssicherung der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung steuern Christian Popp (Lärmkontor GmbH, Hamburg) und Axel C. Springsfeld (BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen) bei.

## Teil II: Best Practice

Der zweite Teil des Tagungsbands enthält „Best Practice“-Beispiele und ihre Erfolgsfaktoren bei der Überwindung von Umsetzungshemmnissen. Über Flächenmanagement und Fahrradklima in Bocholt berichtet Stadtbaurat Ulrich Paßlick. Die Entwicklung von Leipzig zur Einkaufs- und Freizeitstadt sowie die Aufwertung der Innenstadt und der Stadtteilzentren wird im Beitrag des stellvertretenden Leiters des Stadtplanungsamts, Reinhard Wölpert, skizziert. Der Beitrag zum strategischen Münchner Ansatz des Stadtentwicklungsmanagements und der Verkehrsplanung stammt von Horst Mentz, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung, und Bremens Weg „Vom Car-Sharing bis zum EEV-Bus“ unter Bedingungen knapper Finanzen beschreibt Michael Glotz-Richter von der Senatsverwaltung für Bau, Umwelt und Verkehr in Bremen, die dabei EU-geförderte Projekte erfolgreich genutzt hat.

In Ergänzung der Hauptvorträge sind die in parallelen Workshops präsentierten Beiträge aus dem Teilnehmerkreis dokumentiert. Zum Thema „Nahverkehrsplan am Beispiel Berlins“ referierte Volker Eichmann (KCW GmbH, Berlin/Hamburg), zum Thema „Lebensqualität durch Geschwindigkeitsmanagement“ Dr.-Ing. Ditmar Hunger (Planungsbüro SVU, Dresden) und zum Thema „Integration von Umweltzielsetzungen in die kommunale Verkehrsplanung (Kiel)“ Michael Volpert von der Planungsgruppe Nord – PGN, Kassel.

## Abschlussdebatte

In der Abschlussdebatte wurde deutlich, dass Nachhaltigkeit noch kein zentrales ökonomisches Handlungsmotiv ist, weil es – so der Tenor – bislang an der geforderten Glaubwürdigkeit fehlt. So steht Geld für Neuinvestitionen zur Verfügung, während bei den vorhandenen Infrastrukturen ein Substanzverlust in Kauf genommen wird, da es an Mitteln für den Erhalt fehlt. Mit großer Energie wird öffentlich über teure Projekte wie den Transrapid gestritten, während nachweislich effiziente und vergleichsweise billige Radverkehrsprojekte auf der kommunalen Ebene an den fehlenden Budgets für kleinteilige Maßnahmen scheitern.

Obwohl die Notwendigkeit einer veränderten Stadt- und Verkehrspolitik seit Jahren betont wird und in vielen Untersuchungen des Umweltbundesamts, des Deutschen Instituts für Urbanistik und der deutschen Städte dokumentiert ist, lassen sich weder in den Kommunen noch auf Landes- und Bundesebene in Bezug auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung durchgängige Erfolge erkennen.

Neben den Finanzierungsbedingungen, die die Realisierbarkeit von Projekten an die Fördermöglichkeit bindet, spielt dabei auch der politische Überzeugungsprozess eine Rolle. So ist nicht zu übersehen, dass Politiker lokale Wahlkreisprojekte (z.B. Umgehungsstraßen) als Bausteine für die Wiederwahl betreiben. Fünfjährige Wahlperioden sind oft viel zu kurz, um die Wirkungen getroffener Entscheidungen zu erleben und aus Erfolgen und Misserfolgen lernen zu können. Vielfach werden die Akteure nicht oder nicht zum richtigen Zeitpunkt erreicht: Ein Schwerpunkt der Mobilitätserziehung von Kindern und deren Eltern muss bereits in der Vorschule liegen, und Kinder gehören auch stärker in den Blick der kommunale Standortplanung („Kurze Wege für kurze Beine“). Zu viele der vorhandenen Informationen sind bislang auch nur in einer schwer zugänglichen Form verfügbar und damit nur den Fachleuten bekannt, Politikern und Bürgern oft aber nicht.

### Informationsportal „kommunal mobil“

Da im Umweltbundesamt die Notwendigkeit, die Kenntnisse über und Forschungsergebnisse zum kommunalen Verkehr umfassend und ansprechend zu präsentieren, längst erkannt war, konnte das UBA sein neues Informationsangebot „kommunal mobil“ zu diesem Thema bereits auf der Fachtagung präsentieren. Das Informationsportal „kommunal mobil“ [<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm>] richtet sich an kommunale Entscheidungsträger und Verkehrsplaner, kommunale Agenda-21-Gruppen, Nichtregierungsorganisationen und interessierte Bürger. Ziel des neuen Angebots ist es, den Informationsfluss zu den Themen des kommunalen Verkehr zu verbessern und einen Überblick über die Erfahrungen und Erkenntnisse aus Projekten zum umweltfreundlichen Verkehr in Städten und Gemeinden zu bieten, die das Umweltbundesamt förderte.

Abbildung: „kommunal mobil“ – eine Marke für umweltfreundlichen Verkehr\*



\*Quelle: Umweltbundesamt.

Alle Beiträge der Veranstaltung wurden im Abschlussbericht mit dem Titel: „Mobilität, Gesundheit, Umweltschutz: Kommunaler Verkehr unter Handlungsdruck“ in der Difu-Reihe Impulse Bd. 1/2007 veröffentlicht. Dieser kann gegen eine Schutzgebühr bestellt werden (ISBN: 978-3-88118-427-4).

Bestelladresse:  
Deutsches Institut für Urbanistik  
Postfach 12 03 21  
10593 Berlin  
Fax: 030/39001-275  
E-Mail: [verlag@difu.de](mailto:verlag@difu.de)