

kommunal mobil

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

Tilman Bracher

Zusammenfassung

Unter dem Motto „Nachhaltige Mobilität – Kommunen trauen sich was“ wurde Ende Januar 2011 die dritte Fachtagung der vom Umweltbundesamt und Deutschen Institut für Urbanistik veranstalteten Reihe „kommunal mobil“ angeboten. Die Veranstaltung bot den Kommunen die Möglichkeit, ihre stadt- und verkehrsplanerischen Lösungen für eine nachhaltige Mobilität vorzustellen, zu diskutieren und Anregungen mitzunehmen. Mit 15 Vorträgen und rund 50 Diskussionsbeiträgen wurde von dieser Möglichkeit reger Gebrauch gemacht. Den angenehmen Rahmen dafür boten das mit hohem ökologisch-energetischen Anspruch konzipierte moderne Dienstgebäude des Umweltbundesamtes in Dessau-Roßlau für die Fachtagung sowie das Bauhaus für die Abendveranstaltung.

In den Kommunen zeigen sich nicht nur die positiven, sondern insbesondere auch die negativen Wirkungen der gelebten Mobilität. Nach wie vor beeinträchtigen zu hohe Emissionen schädlicher Klimagase und Luftverschmutzung durch den städtischen Verkehr die Lebensqualität in der Stadt. Weiterhin belegt der motorisierte Individualverkehr wertvolle städtische Flächen im Übermaß. Die Dramatik der Klimaänderung bietet Chancen und ist Verpflichtung, neue Wege zu gehen.

Das Thema der nachhaltigen Mobilität wurde von namhaften Referenten aus Praxis, Wissenschaft und Politik facettenreich dargestellt. Der Präsident des Umweltbundesamtes, Jochen Flasbarth, wies auf die anhaltend hohen Umweltbelastungen durch den städtischen Verkehr hin und zeigte verschiedene Lösungsansätze auf. So liege etwa die Hälfte aller Autofahrten in einem Entfernungsbereich, der mit dem Rad oder zu Fuß gut zu bewältigen sei, so dass eine Verlagerung auf den nicht motorisierten Verkehr einen vielversprechenden Ansatz darstelle, der jedoch auch die planerische und bauliche Umsetzung der „Stadt der kurzen Wege“ erfordere. In einem umwelt- und klimagerechten Umbau der Stadt liegen nach Auffassung Flasbarths viele Chancen, Städte schöner und attraktiver gegenüber heute zu gestalten und dadurch die Lebensqualität zu steigern.

Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium Ursula Heinen-Esser machte deutlich, dass die Bundesregierung im Rahmen ihrer Klimaschutzpolitik auch den Verkehrssektor in die Pflicht genommen hat, die CO₂-Emissionen deutlich zu senken. Sie stellte Projekte des BMU im Rahmen des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität vor und wies auf ein neues Förderprogramm für Kommunen im Kontext der Nationalen Klimaschutzinitiative hin.

Den zweiten Tag eröffnete der Oberbürgermeister der Stadt Dessau-Roßlau Klemens Koschig mit einem Grußwort. Zum Abschluss gab der Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik Klaus J. Beckmann einen Überblick über die großen Herausforderungen, vor denen die Kommunen angesichts ihrer Finanznot und des demografischen Wandels stehen. Unter anderem wies er darauf hin, dass durch die abnehmende Bindung der Bevölkerung an das Auto auch neue Freiheitsgrade und Möglichkeiten entstünden.

Während der Veranstaltung wurde erkennbar, dass unter Verkehrs- und Umweltexperten mittlerweile auf breiter Basis bekannt ist, mit welchen Konzepten „Nachhaltige Mobilität“ erreicht werden kann. Die Tagungsbände der ersten beiden „kommunal mobil“-Tagungen dokumentie-

ren Ansatzpunkte für Gesundheit, Umweltschutz und Klimaschutz. In der Praxis hapert es aber vor allem an der Umsetzung. Dazu bedarf es nicht unbedingt neuer technischer Lösungen, sondern oft „nur“ eines engagierten und mutigen Vorgehens der Entscheidungsträger.

Sehr deutlich wurde, dass der Weg zu einem weitgehend klimaneutralen Stadtverkehr – bis 2050 wird eine CO₂-Reduktion um bis zu 95 Prozent erforderlich – weitgehende Veränderungen im Lebensstil erfordert: Wohnformen mit kurzen Wegen, Mobilität mit weniger Auto, veränderte Arbeits- und Freizeitmuster. Aber wie lassen sich solche Lebensstilveränderungen bewerkstelligen? Über die Strukturen, die Lebensstilveränderungen „blockieren“, ist noch viel zu wenig bekannt. So wurde beispielsweise eingebracht, dass die für einen behutsamen Umgang mit der Automobilität sprechenden Argumente in manchen Kreisen überhaupt noch nicht in den Köpfen angekommen seien und die hohen Kosten des Autoverkehrs ignoriert würden.

Der erste Themenblock stand unter dem Motto „Klimawandel – Chance Lebensqualität neu zu entdecken“. Zur lebens- und lebenswerten Stadt gehören Natur- und Klimaschutz! Birgit Georgi von der Europäischen Umweltagentur in Kopenhagen, Bernd Schott von der Universitätsstadt Tübingen und Andreas Berk von der Stadt Heilbronn konnten vermitteln, wie Erfolg versprechend integrierte Ansätze sind. Georgi verdeutlichte in ihrem Vortrag, dass Mobilität ein wichtiger Bestandteil der Lebensqualität ist und den Städten eine Schlüsselrolle zukommt, diese zu erhalten. Städte bieten gute Voraussetzungen für Energieeffizienz und sparsamen Flächenverbrauch. Die Universitätsstadt Tübingen verfolgt unter dem Motto „Blaue Mobilität“ ein Bündel kleinteiliger Maßnahmen von Parkraumbewirtschaftung und Aufwertung der Innenstadt bis zur Neugestaltung der Mobilitätsdrehscheibe um den Bahnhof. In Heilbronn steht die Planung und Umsetzung der Stadtbahn im Kontext der Gestaltungsoffensive Innenstadt und ist ihr wesentlicher Motor. Sie wirkt als Katalysator für neue Urbanität: die Stadtbahn als innerstädtische Entwicklungsachse. Die Hürden für eine Erweiterung der Stadtbahn in Richtung Norden konnten inzwischen erfolgreich bewältigt werden. Am Beispiel der Blauen Zone in Tübingen entstand die Debatte, ob es sinnvoll ist, die bisherigen Umweltzonen zur „Klimaschutzzone“ weiterzuentwickeln, um nicht motorisierte Mobilität, ÖPNV und CO₂-arme Fahrzeuge stärker zu privilegieren.

Im Themenblock „eMobilität“ wurde über die bisherigen Erfolge und die Potenziale der aktuellen Initiative der Bundesregierung zur Entwicklung und Marktreife von Elektroautos berichtet, es wurden dort aber auch Zweifel an der Rationalität der aktuellen eMobilitätsdebatte geäußert, da sich die konventionellen schweren Pkws auch mit elektrischen Antrieben nicht ökologisch betreiben lassen. Während der moderne Obus von Mattis Schindler (Salzburg AG) als ökologische Alternative zu Hybrid- und Dieselnissen präsentiert wurde und Münsters leitender Verkehrsplaner Michael Milde die erheblichen Potenziale von Pedelecs (Fahrräder mit elektrisch betriebener Trittverstärkung) im regionalen Pendlerverkehr am Beispiel des Münsterlandes aufzeigte, befasste sich Felix Huber von der Universität Wuppertal unter anderem mit den Potenzialen der Elektromobilität für das Automobil. Diese lägen vor allem in einer Entwicklung hin zu kleineren Fahrzeugen sowie im lokalen Carsharing, und weniger in der Substitution der klassischen Autos. In der anschließenden Diskussion des Themenblocks eMobilität wurde mit Blick auf die Pedelecs deutlich, dass für ein derart verbessertes und beschleunigtes Fahrrad noch die passende Infrastruktur fehlt und neue Konfliktfelder auf Radwegen, Fußwegen und in den verkehrsberuhigten Bereichen entstehen. Die beachtenswerte Quintessenz aus der Erfolgsgeschichte des Salzburger Obusses sei die, dass wir mehr elektrischen ÖPNV hätten, würden Politiker langfristig denken.

Im Themenblock „Stadtentwicklung – mobil mit weniger Auto“ referierte Gerd-Axel Ahrens von der TU Dresden über empirische Befunde, wonach die Autoaffinität der städtischen Bevölkerung langfristig zurückgehen werde, bei den jungen Erwachsenen sogar bereits jetzt deutlich. Stadtplaner Norbert Schröder-Klings aus Freiburg erläuterte die Praxis von neuen Wohngebiete-

ten mit veränderten Erschließungskonzepten, bei denen Carsharing, ÖPNV und Radverkehr dominieren.

Wie wichtig der Baustein „Kommunikation“ für eine neue Kultur der Mobilität ist, wurde in den Vorträgen von Frank Jülich, Verkehrsplanungsamt Nürnberg, und Oscar Reutter, Wuppertal Institut, deutlich, die Kampagnenbeispiele auf kommunaler bzw. bundesweiter Ebene präsentierten. Die erfolgreichen Kommunikationskampagnen „Nürnberg steigt auf“ und „Kopf an: Motor aus“ zeigen, dass Infrastrukturangebot und Verhaltensänderung Kommunikationsthemen sind und dass sich Kampagnen eignen, um Aufmerksamkeit zu erreichen und verkehrspolitisch relevante Themen den Bürgern, den Politikern sowie den Entscheidungsträgern nahezubringen. Dass Kommunikation für Fragen der räumlichen Mobilität von zentraler Bedeutung ist, zeigen die in jüngster Zeit vielfach sehr emotional geführten Debatten um Verkehrsprojekte. In diesem Zusammenhang ist auch Reutters Schlussstatement interessant: die Zeit des Geldes und des Bauens in der Verkehrspolitik sei um, und wir seien Zeugen eines Paradigmenwechsels.

Die Tagung „kommunal mobil“ möchte gute Praxisbeispiele bekannt machen und Anregungen für Lösungsansätze mit auf den Weg geben. Sie versteht sich dabei als Verknüpfung von Praxis und Wissenschaft. Ein Merkmal guter Wissenschaft ist, dass sie Fragen aufwirft. So regt auch die Tagung „kommunal mobil“ mit einigen beispielhaft ausgewählten Fragen zum Nachdenken an:

- Viel schwieriger als die Einführung neuer Treibstoffe oder veränderter Fahrzeuge ist die Transformation der alltäglichen Mobilitätsmuster in Richtung einer höheren ökologischen Nachhaltigkeit. Welche Antworten kann man auf diese Herausforderung finden?
- Sollen Umweltzonen als Klimaschutzzonen oder als Zonen für CO₂-arme Fahrzeuge weit über ihre bisherige luftschadstoffbezogene Relevanz hinaus neu definiert werden?
- Wie schaffen wir es, Finanzierungsquellen für die neuen Herausforderungen zu erschließen, beispielsweise für neue Infrastrukturen für Pedelecs oder die Stadtentwicklung durch Stadtplanung?

Abschließend möchten die Veranstalter allen Referenten und Teilnehmern für ihren Beitrag zum guten Gelingen der Tagung danken. Ein Referent schrieb uns, dass er die Tagung als sehr gut empfunden habe, die Beiträge ausgewogen gewesen seien, die Atmosphäre perfekt und der Zeitrahmen so gut gesetzt gewesen seien, dass viel Zeit für tiefe und ausführliche Diskussionen blieb. Über diese Anerkennung haben wir uns sehr gefreut, sie ist für uns zugleich Ansporn, die Reihe „kommunal mobil“ fortzusetzen.