

VERANSTALTUNGSDOKUMENTATION

UBA Forum 30./31. März 2017

Die Stadt für Morgen

umweltfreundlich mobil | lärmarm | grün | kompakt | durchmischt

Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Abteilung I 3 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“
Postfach 14 06
06813 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
info@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt

Autorinnen und Autoren:

Mitwirkende beim UBA Forum 2017 „Die Stadt für Morgen –
umweltfreundlich mobil, lärmarm, grün, kompakt, durchmischt“

Redaktion:

team ewen GbR | Darmstadt | www.team-ewen.de

Gestaltung:

www.3fdesign.de

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

Fotograf:

Mathias Rümmler

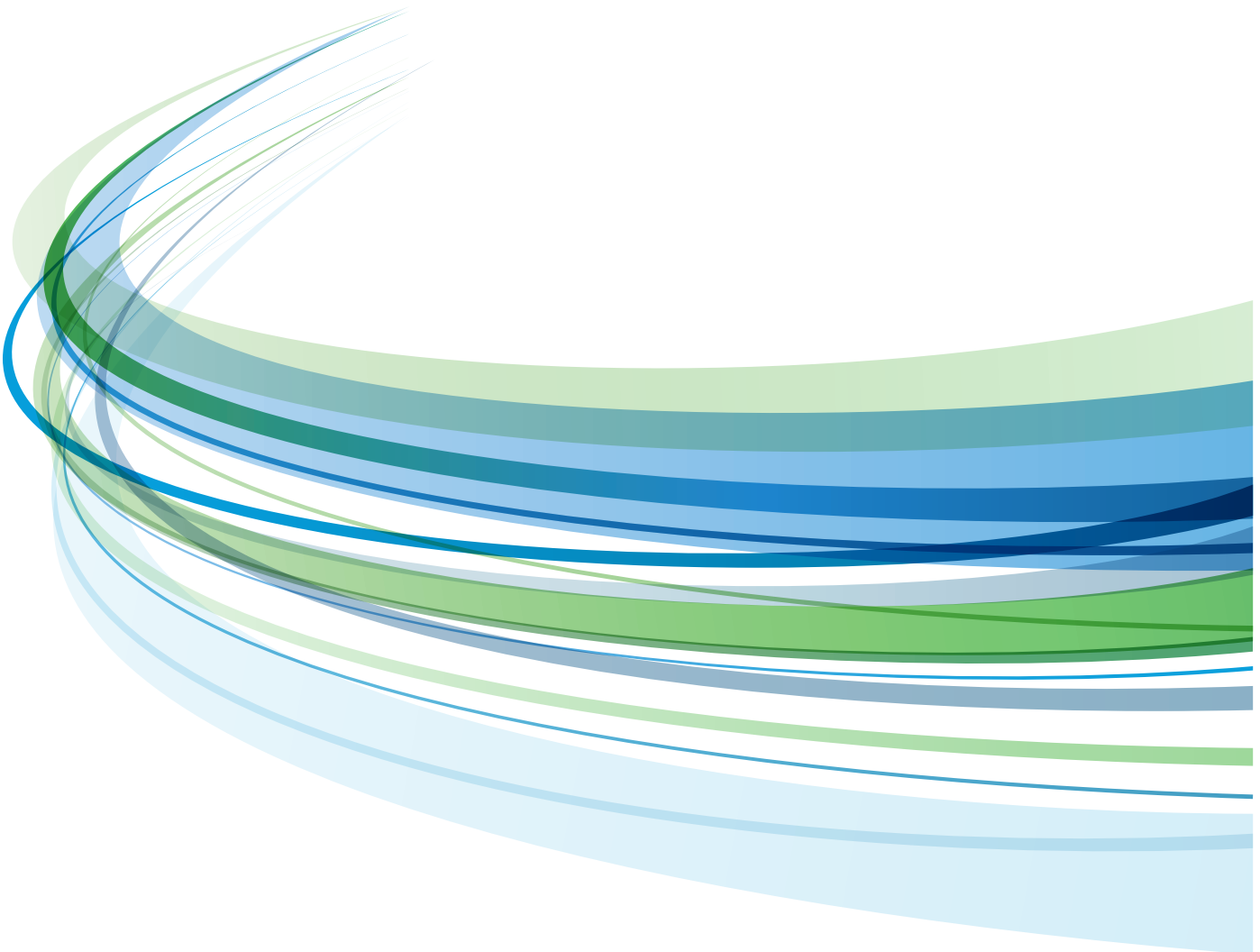
Stand: August 2017

VERANSTALTUNGSDOKUMENTATION

UBA Forum 30./31. März 2017

Die Stadt für Morgen

umweltfreundlich mobil
lärmarm
grün
kompakt
durchmischt



Inhalt



30. März 2017

Tag 1

- | | | |
|---|---|---|
| 5 Grußwort
Maria Krautzberger
<i>Präsidentin des Umweltbundesamtes</i>

„Der Weg zur Stadt für Morgen“
– eine anspruchsvolle Ankündigung ... | Herausforderungen an die Stadt für Morgen und Best Practice | 25 Workshop 4
Netze für aktive Mobilität ausbauen/Qualität des ÖV verbessern |
| 8 Grußwort
Dr. Barbara Hendricks
<i>Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit</i> | 12 Keynote
Obi Felten
<i>X vormalis Google X</i>
„Innovationen für die Stadt für Morgen“ | 28 Workshop 5
Digitalisierung gestalten/Integrierte Mobilitätsdienstleistungen stärken |
| 11 Einführung
Martin Schmied
<i>Leiter der Abteilung I 3 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“ des Umweltbundesamtes</i>

Dr. Katrin Dziekan
<i>Leiterin des Fachgebiets „Umwelt und Verkehr“</i>

„Die Stadt für Morgen“ | Workshops

14 Erfahrungen aus der Praxis für eine zukunftsfähige Stadt

14 Workshop 1
Die kompakte und funktionsgemischte Stadt verwirklichen

18 Workshop 2
Für urbanes Grün und öffentliche Freiräume sorgen

21 Workshop 3
Lärm reduzieren/Partizipativ und kooperativ planen und umsetzen | 31 Workshop 6
Elektromobilität fördern/Motorisierten Verkehr steuern

35 Talkrunde
„Stadtmobilität geht (auch) anders!“ |



31. März 2017

Tag 2

Was sind
die nächsten Schritte?

39 Keynote

Jan Gehl
*Gehl Architects
(Kopenhagen)*

„Cities for people“

Workshops

41 Perspektivwechsel: Von den Themen zu den Han- delnden

41 Workshop 1 Behörden und Ministerien

42 Workshop 2 Kommunen

43 Workshop 3 Unternehmen

44 Workshop 4 Wissenschaft

45 Workshop 5 Zivilgesellschaft

46 Workshop 6 International

49 Impulse und Aktivitäten Jugendforum Studierenden-Beiträge

50 Podiumsdiskussion „Schritte zur Stadt für Morgen“

Tag 1 | 30. März 2017

Herausforderungen an die Stadt für Morgen und Best Practice



Tag 1 | 30. März 2017

Grußwort

Maria Krautzberger | *Präsidentin des Umweltbundesamts*
Es gilt das gesprochene Wort.

„Der Weg zur Stadt für 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 neugestaltet: 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 Flächenneuinanspruchnahme 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 appgestützt 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 Carsharing, 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. Planerinnen und 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 Carsharing 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 Einwohnerinnen und 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 pro 1.000 Einwohnerinnen und 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 eine Stunde am Tag tatsächlich unterwegs.

Auf den vielen freiwerdenden 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 Städte, 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 Einwohnerinnen und 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 Einwohnerinnen und 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 Carsharing-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. Heu-

te nutzen immer mehr Menschen die Bahn und lassen das Auto stehen. Zwischen 2010 und 2015 ist die Zahl der Pendlerinnen und 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 Einwohnerinnen und 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 für 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.

Grußwort

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 CO₂-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 weiterentwickeln, 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 kleinstädti-

schen Regionen. Es muss aber nicht mehr zwingend das eigene Auto sein, Stichwort Carsharing. 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 Einspar-effekte 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 Verkehrskno-

tenpunkte 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 Projektaufruf 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!

Zielsetzung und Hintergrund des UBA Forums 2017

Das UBA-Forum mobil und nachhaltig 2017 hat lösungsorientierte Konzepte, Vorschläge und Ideen für eine umweltfreundlich mobile, lärmarme, grüne, kompakte und durchmischte Stadt (> 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner) für Morgen vorgestellt. Das Umweltbundesamt (UBA, Abteilung I 3 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“) hatte hierzu eine Fachbroschüre erarbeitet, in der die Vision einer zukunftsfähigen Stadt skizziert ist (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen>). In zehn Maßnahmenpaketen sind konkrete Einzelmaßnahmen mit einem Zeithorizont für deren Umsetzung beschrieben. Auf dem UBA Forum 2017 standen diese Vision und weitere Lösungsstrategien für die Stadt für Morgen im Mittelpunkt und wurden mit relevanten Stakeholderinnen und Stakeholdern aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und der Praxis diskutiert.

Am ersten Tag des UBA Forums 2017 lag der Fokus auf den Herausforderungen an nachhaltige Mobilität in der Stadt. Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen, aus Wissenschaft und Verbänden stellten vor, was es bereits an guten Lösungen in der (kommunalen) Praxis und der Wissenschaft gibt. Am zweiten Tag diskutierten die Teilnehmenden über konkrete Schritte zu einer Umsetzung der Stadt für Morgen. Wichtige Bestandteile für die Diskussionen an beiden Tagen waren Workshops, in denen die Teilnehmenden Gelegenheiten für themenspezifische Information und Austausch untereinander hatten. An beiden Tagen waren die Workshops des UBA Forums umrahmt von einer prominent besetzten Keynote sowie Podiumsdiskussionen zum Abschluss der Veranstaltungstage.

„Die Stadt für Morgen“

Martin Schmied und Dr. Katrin Dziekan | Umweltbundesamt

Martin Schmied, Leiter der Abteilung I 3 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“ des Umweltbundesamtes, und Dr. Katrin Dziekan, Leiterin des Fachgebiets „Umwelt und Verkehr“, gaben einen Überblick über die Thesen und Maßnahmen, die im Umweltbundesamt zur Stadt für Morgen diskutiert werden.

Folgende fünf Thesen stehen dabei im Fokus:

1. „Die Städte werden sich wandeln (müssen) – eine einmalige Chance, die wir nutzen können.“

Durch technische Entwicklungen, wie z. B. Digitalisierung oder Elektromobilität, verändern sich Städte zwangsläufig. Darüber hinaus ist Wandel notwendig, da die Umweltbelastungen in den Städten immer noch zu hoch sind.

2. „Weniger Autos – ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Stadtentwicklung.“

Weniger Autos in Großstädten bieten viele Chancen für eine nachhaltige Stadtentwicklung, zum Beispiel weniger Luft- und Lärmbelastung. Bei einer Reduktion der PKW-Dichte auf 150 PKW pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner wären nahezu keine öffentlichen Stellplätze mehr notwendig und damit Platz für kompaktes und grünes Bauen vorhanden.

3. „Weniger Autos in der Stadt – das heißt nicht zwangsläufig weniger Verkehr.“

Über einen starken ÖPNV – ergänzt um Fuß-, Radverkehr und Carsharing und eine Stadtplanung nach dem Prinzip der kurzen Wege – kann der Autoverkehr in der Stadt reduziert werden.

4. „Das Leben in einer umweltfreundlich mobilen, lärmarmen, grünen, kompakten und durchmischten Stadt ist besser und schöner.“

Von einer Stadt für Morgen profitieren alle: die Bürgerinnen und Bürger, die Städte, die Wirtschaft. Die Stadt für Morgen geht mit einer höheren Umwelt- und Lebensqualität (zum Beispiel weniger Luft- und Lärmbelastung, mehr Grün), geringeren Kosten (zum Beispiel durch Vermeidung kostspieliger Infrastrukturen in ausufernden Städten) und innovativen Konzepten für Export (basierend auf emissionsfreier Mobilität) einher.



5. „Auf dem Weg zur Stadt für Morgen – viele Maßnahmen sind notwendig.“

Eine einzelne Maßnahme als ‚eierlegende Wollmilchsau‘ gibt es nicht auf dem Weg zur Stadt für Morgen, vielmehr sind verschiedene, aufeinander abgestimmte Maßnahmenpakete notwendig. Das Umweltbundesamt hat zehn Maßnahmenpakete entwickelt, die bei der Entwicklung der Stadt für Morgen als Orientierungshilfe genutzt werden können.

Die UBA-Fachpublikationen „Die Stadt für Morgen“ (<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen>) und die UBA-Studie „UmKoMoKo“ (TEXTE 87/2016; <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umwelt-kostenvorteile-ausgewaehlter-innovativer>) fassen die aktuellen Ergebnisse der Arbeitsprozesse im Umweltbundesamt zusammen. Im Fokus der Fachdiskussion standen Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und die Schlagworte: umweltfreundlich mobil, lärmarm, grün, kompakt und durchmischt.

Tag 1 | 30. März 2017

„Innovationen für die Stadt für Morgen“

Obi Felten | X vormals Google X



Obi Felten, Director of X Foundry and Head of getting moonshots ready for contact with the real world at Alphabet (X) Moonshots, stellte in ihrem Vortrag Innovationen unter den Stichworten Digitalisierung und Technik für die Stadt für Morgen vor. Das in Kalifornien (USA) angesiedelte Unternehmen Alphabet (X) Moonshots arbeitet daran, technologische Lösungen für Probleme von globaler Bedeutung zu entwickeln.

Sie setzte in ihrer Keynote an der These an, dass der beste Weg, die Zukunft kennenzulernen, darin besteht, sie selbst zu schaffen. Sie wies auf die aktuelle und weiterhin zunehmende Bedeutung von Städten weltweit hin: „Wenn wir [...] Lösungen für die Probleme der Menschheit finden wollen, dann müssen wir die Probleme von Städten lösen.“ Dabei stellen Städte aus ihrer Sicht komplexe Mikrokosmen dar, die die Probleme der Welt im Kleinen abbilden. Weltweit stehen in Städten ähnliche Problemthemen im Fokus, z. B. Verkehr und Mobilität, Luftverschmutzung, (erneuerbare) Energien/ Stromversorgung. Im Bereich „Mobilität und Verkehr“ arbeitet das Unternehmen beispielsweise an Projekten zu selbststeuernden Autos und zur Paketauslieferung per Drohne. Die Projekte haben das Ziel, innerhalb von fünf bis zehn Jahren einen Technologiedurchbruch zu erreichen, der eine radikale Lösung globaler Probleme darstellt.

Obi Felten stellte mehrere Lektionen basierend auf ihren persönlichen Arbeitserfahrungen in Europa und den USA bei Alphabet (X) Moonshots zur Diskussion.

„Innovation erfordert einen Perspektivwechsel.“

Um radikal neuartige Lösungen zu erarbeiten, lohnt es sich, bei vielen Projekten bei null anzufangen und die Lösungsansätze möglichst frühzeitig in der Realität zu erproben. Scheitert ein Lösungsversuch in der Praxis, kann es sinnvoll sein, diesen Lösungsversuch insgesamt zu verwerfen und bei null mit der Entwicklung neuartiger Lösungsversuche zu beginnen (z. B. Projekt „Waymo“: vollkommen autonomes Auto statt überwiegend selbststeuerndem Auto mit Lenkrad). Zeichnet sich ab, dass die Projektziele nicht erreichbar sind, sollte ein Projekt im Sinne der Schonung wertvoller Ressourcen umgehend eingestellt werden: Wenn scheitern, dann möglichst früh im Entwicklungsprozess (z. B. förderbar durch ein neuartiges Management von Incentives: Bonuszahlung bei frühzeitiger Einsicht).

„Innovation ist ein Teamsport.“

Es bedarf vielfältiger Teams, um das größte Problem unserer Generation, den Klimawandel, zu stoppen. Die europäischen Städte, als vergleichsweise dichte, funktionsdurchmischte Schmelztiegel, verfügen dabei über beträchtliche Potenziale. Aktuell verpasst Europa jedoch viele Chancen aufgrund einer fehlenden Verzahnung zwischen der Wissenschaft und der Praxis und aufgrund einer fehlenden Fokussierung von Wissenschaft und Praxis auf die zentralen Bedürfnisse und Probleme der Menschen.

Als technologiebasierte Lösungen zur Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen plädierte Obi Felten für mehr elektrische Fahrzeuge und leistungsstärkere Batterien für Flugzeuge. Darüber hinaus forderte sie eine größere Akzeptanz für technologiebasierte Innovationen (z. B. Paketzustellung über elektrische Drohnen oder Virtual Reality statt Geschäftsreisen). Um den

Klimawandel zu stoppen, sind radikale Innovationen von vielen aus allen Bereichen notwendig, z. B. Wissenschaft und Ingenieurwesen, Start-Ups und Unternehmen, Investorinnen und Investoren und Regierungen.

Rückfragen und Diskussion

- ▶ Wie wird der Datenschutz bei technischen Innovationsansätzen, wie z. B. der Smart Cities, gewährleistet? Die Daten gehören den Einwohnerinnen und Einwohnern und damit der Kommune. Die Daten können auf den Plattformen externer Firmen verwaltet werden. Das hat den Vorteil, dass nicht jede Kommune ein eigenes Tool entwickeln muss und spezialisierte Unternehmen können die Daten ggf. besser schützen.
- ▶ Wie bedeutsam sind technische Innovationen für die Stadtentwicklung? Haben Start-Ups, wie Alphabet (X) Moonshots, eher eine dienende („Wir bringen das Tool, Sie sind die Anwender.“) oder treibende Funktion? Die europäischen Städte sind viel besser in der Lage dazu, Stadtplanung hin zu einem neuem Modal Split zu konzipieren, als eine amerikanische Technologiefirma in einem kalifornischen Vorort. Die Technologiefirmen können einen technologischen Beitrag zur Stadtentwicklung liefern, die Anwendung müssen die Städte gestalten. Die Technologie hat in der Stadtentwicklung also eine dienende Funktion.
- ▶ Wie lässt sich die Verbindung zwischen langfristig ausgelegten (europäischen) Lösungen und (amerikanischen) Kapitalgeberinnen und Kapitalgebern bzw. Unternehmen herstellen? Ist es notwendig, dass die Wirtschaft hinter angestrebten Innovationen steht, um Ideen in großem Maßstab rechtzeitig umzusetzen? Eine Vielzahl an direkten interkontinentalen, interdisziplinären Verbindungen kann eine weitere wichtige Voraussetzung für effektive Innovationen darstellen.
- ▶ Inwiefern berücksichtigt Alphabet (X) Moonshots soziale Aspekte, die mit den technischen Innovationen zusammenhängen? Alphabet (X) Moonshots sieht sich als Dienstleistungsunternehmen. Inwiefern technische Innovation genutzt werden, ist vom damit verbundenen Preis abhängig.
- ▶ Wie kann man in deutschen Behörden Innovationen einbringen? Es braucht vielfältige Teams und dort die Bereitschaft zur Zusammenarbeit.
- ▶ Wie kann man Projekte schneller vorantreiben? Alphabet (X) Moonshots fängt mit dem schwierigsten Dingen zuerst an, um herauszufinden, ob ein Projekt funktionieren kann oder nicht. „Billig scheitern – möglichst früh Projekte loslassen“ lautet die Devise. Ein neues Management von Incentives kann hier helfen, die Angst vorm Scheitern zu überwinden.

Erfahrungen aus der Praxis für eine zukunftsfähige Stadt

Engagierte Akteure setzen bereits heute zahlreiche Ideen für die ‚zukunftsfähige Stadt‘ in Projekten um. In parallelen Workshops wurden Erfahrungen aus der Praxis vorgestellt und konkrete Maßnahmen diskutiert.

Was gibt es an Best Practice vor Ort? Was sind wichtige Forschungsvorhaben? Welche Konzepte und Planungen werden diskutiert?

Tag 1 | 30. März 2017 | Workshop 1

Die kompakte und funktions-gemischte Stadt verwirklichen

Moderation | Michael Adler, *tippingpoints* – Agentur für nachhaltige Kommunikation



Einführung

Gertrude Penn-Bressel | *Umweltbundesamt, Fachgebiet „Nachhaltige Raumentwicklung, Umweltprüfungen“*



Die kompakte funktionsgemischte Stadt der kurzen Wege braucht sowohl Bauflächen für Nachverdichtung und ggf. auch „Nachmischung“ als auch Freiflächen in hoher Qualität für Grün und Aufenthalt der Menschen.

Diese Flächen lassen sich gewinnen, wenn die Mobilität in der Stadt grundlegend umgestaltet wird – von der autogerechten Stadt zur Stadt für Menschen. Bei einer deutlich geringeren Motorisierung als heute, was vor allem auch deutlich weniger Pkw-Abstellfläche und Fahrbahnfläche für Pkw erfordert, können im ersten Schritt Flächen im Straßenraum, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen, gewonnen werden. Die Flächen werden benötigt für einen gut funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr, der in Städten das Rückgrat für Mobilität über größere Entfernungen bildet. Die Flächen werden auch benötigt für sichere Fahrradwege und Fahrradstellplätze, für den erforderlichen Lieferverkehr, für die wichtigsten Querungshilfen für zu Fuß Gehende und – in begrenztem Umfang – auch für ergänzende Mobilitätsdienstleistungen wie Taxis und Carsharing. Überschlägige Rechnungen zeigen, dass in typischen Großstädten die Motorisierung weniger als 300 Pkw pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner betragen sollte, um im Straßenraum die erforderlichen Flächen zur Verfügung zu stellen.

Im zweiten Schritt könnten – bei noch geringerer Motorisierung – im erheblichem Umfang auch Flächen in Nebenstraßen, auf öffentlichen Plätzen und zu einem kleineren Anteil auch auf Wohngrundstücken zurückgewonnen werden. Diese können für weitere Fahrradstellplätze und für eine begrenzte Anzahl ergänzender Mobilitätsdienstleistungen, vor allem aber für Grün und Aufenthalt für Menschen und – falls erforderlich – auch bauliche Nachverdichtungen genutzt werden. Wir stellen als mittelfristiges Ziel einen Motorisierungsgrad von 150 Pkw pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner (inklusive Taxis und Carsharing) zur Diskussion.

Die hier dargestellten Maßnahmen beschränken sich auf das raumordnerische, bauplanungsrechtliche und bauordnungsrechtliche Instrumentarium. Weitere Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern müssen dazu kommen.

Impuls

Prof. Dr. Arno Bunzel | Deutsches Institut für Urbanistik, Difu



„Die kompakte und funktionsgemischte Stadt“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Kompaktheit und Funktionsmischung sind wichtige Zielgrößen für die nachhaltige Stadt für Morgen. Aber nicht jeder Grad an Kompaktheit (bauliche Dichte) und nicht jede Form von Funktionsmischung (z. B. stark störendes Gewerbe und Wohnen) ist gut. Es geht um Qualität, die auch von der Akzeptanz der Betroffenen und von den Akteuren am Bodenmarkt abhängt.

Die Stadt für Morgen ist auch sozial und kulturell vielfältig und muss sehr unterschiedlichen Bedürfnissen und Lebensstilen gerecht werden. Dies erfordert differenzierte Strategien für unterschiedliche Lagen und Stadträume. Negative soziale Effekte wie Verdrängung und Ausgrenzung müssen vermieden werden.

Zentral ist die Schaffung effektiver, umweltschonender Versorgungsstrukturen in einem bis auf das Quartier abgestuften System zentraler Versorgungsbereiche, die an leistungsfähigen Knotenpunkten des ÖPNV und des Fahrradverkehrs angebunden sind.

2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Wichtig ist die Verknüpfung der Siedlungsstruktur sowie der umweltgerechten Verkehrsinfrastruktur. Die Reduzierung des PKW-Bestandes ist Voraussetzung für bessere Lebensbedingungen in der kompakten Stadt. Der Blick ist aber auch auf den stadtreionalen Verflechtungsraum zu richten. Verkehrsaufwand kann daher nur bedingt reduziert werden, ist aber umso mehr umweltgerechter auszugestalten.

Impuls

André Simon | BKR Aachen, Noky & Simon



„Kompakte und funktionsgemischte Stadt - Erfahrungen aus der Praxis“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Für eine wachsende Gruppe in der Bevölkerung spielt „Urbanität“ eine wichtige Rolle. Dieser Trend schlägt sich in der Wohnraumnachfrage in urbanen, dichten und nutzungsgemischten Bestands- und Neubauquartieren nieder. Die Weiter- und Neuentwicklung dieser Quartiere ist mit besonderen Herausforderungen verbunden:

In Hinblick auf eine quantitativ und qualitativ angemessene Grün- und Freiflächenausstattung ist eine syste-

matisch-konzeptionelle Auseinandersetzung mit der doppelten Innenentwicklung erforderlich. Quantitative Orientierungswerte zur Freiflächenversorgung unterstützen dabei Abwägungs- und Aushandlungsprozesse vor Ort. Erforderlich ist aber eine qualitative Diskussion, in deren Fokus freiraumplanerische Gestaltungsqualitäten, Optionen der Mehrfachnutzung sowie Aspekte der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von öffentlichen Grün- und Freiräumen stehen sollten.

„Klassische“ Konflikte aufgrund der Nutzungsmischung sind vielerorts quartiersintern gelöst. Nutzungen mit einem über das Quartier hinausgehenden Einzugsbereich belasten die betroffenen Quartiere hingegen deutlich. Dies betrifft insbesondere stark frequentierte „Ausgehmeilen“.

Aufgrund der Rolle der Quartiere und deren Lage im gesamtstädtischen Kontext wirken eine Reihe externer Einflussfaktoren auf die Umwelt und Aufenthaltsqualität, die weder mit der Dichte noch mit der Mischung der Quartiere selbst in Zusammenhang stehen. Positiv wirken Aspekte der Urbanität und des Freiraums, negativ Durchgangsverkehre sowie Verkehrs- und Gewerbelärm.

Die Instrumente des Baugesetzbuchs (BauGB) sowie weiterer Fachgesetze greifen: neben einfachen und qualifizierten Bebauungsplänen kommt in Bezug auf

die Umwelt- und Aufenthaltsqualitäten den Sanierungsmaßnahmen nach § 136 BauGB eine besondere Rolle zu.

Kommunikation und Beteiligung tragen zur Konfliktlösung bei, wecken Engagement und Akzeptanz und dienen als Frühwarnsystem. Die ressortübergreifende Zusammenarbeit der Verwaltung leistet einen wichtigen Beitrag für eine integrierte Quartiersentwicklung.

2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die Vision des Umweltbundesamtes weist mit ihren 15 Bausteinen den schwierigen, aber richtigen Weg zu einer zukunftsfähigen Stadt.

Die Umsetzung dieser Vision muss in großen Teilen von den Kommunen getragen werden, die dafür in ihrer finanziellen und personellen Handlungsfähigkeit gestärkt werden müssen.

Neben den inhaltlich-fachlichen Ansätzen in Händen der Kommunen sind aber viele der beschriebenen Aufgaben nur auf der privaten Akteurebene umsetzbar. Insoweit muss ein umfassender Diskurs gestartet werden, um Einwohnerinnen und Einwohner von der Vision der zukunftsfähigen Stadt zu überzeugen und darüber hinaus zum persönlichen Handeln zu animieren.

Diskussion

Die vom UBA vorgestellten Maßnahmen zur Erreichung des Zielwerts von 150 PKW pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner (u. a. mittels BauGB, Baunutzungsverordnung, Stellplatzverordnung, Raumordnungsgesetz) wurden vom Plenum intensiv diskutiert. Teilnehmer wiesen darauf hin, dass neben Maßnahmen auch Angebote für Alternativen wichtig seien, sodass die PKW-Nutzerinnen und -Nutzer nicht alleinig die Lasten tragen. Zudem wurde angeregt, den Zielwert nicht auf Einwohnerinnen und Einwohner, sondern auf Haushalte zu beziehen. Ein pauschaler Städtezielwert greife aufgrund der Vielfalt an verschiedensten Stadtstrukturen zu kurz, so die Gäste. Hier müsse man vielfältigere Werte erarbeiten, die auch das Umland einbeziehen. Auch eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 zur optimalen Dichte in Städten wurde so nicht geteilt. Unter anderem wies Herr Bunzel darauf hin, dass gerade für Mittelstädte andere Werte sinnvoller seien und diese oh-

nehin immer im Gesamtkontext gedacht werden sollten. Das Plenum wies des Weiteren darauf hin, dass Bürgerbeteiligung sehr wichtig für die Akzeptanz sei und unter anderem durch direkte „Vor Ort Spaziergänge“ gute Erfahrungen gemacht würden. Daten und überprüfbare Fakten zum Nutzen von Maßnahmen und Konzepten würden die Bürgerinnen und Bürger demnach am besten überzeugen. Eine ergebnisoffene Herangehensweise mit einer klar formulierten Zielstellung seien weitere Erfolgsfaktoren für eine gelungene Partizipation und Akzeptanzsteigerung.

Im Fazit stießen die Vorschläge von UBA auf sehr starkes Interesse, wurden allerdings auch kritisch gesehen (insbesondere bezüglich pauschaler Zielvorgaben). Dennoch begrüßten die Teilnehmenden die Ambitionen des UBA, sich diesem Thema stärker aus Umweltsicht zu widmen.

Tag 1 | 30. März 2017 | Workshop 2

Für urbanes Grün und öffentliche Freiräume sorgen

Moderation | Carla Schönfelder, team ewen GbR

Einführung

Dr.-Ing. Susanne Schubert und Wulf Hülsmann | Umweltbundesamt, Fachgebiet „Nachhaltige Raumentwicklung, Umweltprüfungen“



Das urbane Grün und der öffentliche Freiraum prägen entscheidend die Umwelt- und Aufenthaltsqualität in unseren Städten. Angesichts ihrer vielfältigen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Funktionen sind sie eine wichtige Ressource für Mensch und Umwelt.



Zentrale Herausforderung ist der zunehmende Nutzungsdruck auf freie, unbebaute Flächen, der durch eine notwendige Innenentwicklung und Nachverdichtung verstärkt wird. Ziel muss es daher sein, im Sinne einer „doppelten“ Innenentwicklung vorhandene Flächenpotenziale zu sichern und neue zu erschließen. Dabei gilt es gerade in Quartieren mit hoher Bebauungsdichte eine qualifizierte Ausstattung mit öffentlichen und halböffentlichen Grün- und Freiflächen zu erreichen. Weiterhin gilt es, die Grün-/Freiraumausstattung unter Einbeziehung wichtiger Kenngrößen zu sichern (z. B. Erreichbarkeit, Zugang, Mehrfachnutzung, temporäre Nutzung, räumliche Vernetzung, Gebäude- und Hofbegrünung) und Konflikte zwischen Lärmbelastung und Ruhebedürfnis zu entschärfen. Vor allem müssen zusätzliche Flächenpotenziale für urbanes Grün und qualitätsvolle Freiräume durch Einsparung von Verkehrsfläche erschlossen werden. Das setzt weniger Autos in der Stadt und die Förderung des Umweltverbundes im Nahverkehr (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) einschließlich Carsharing voraus.

Um urbanes Grün und öffentliche Freiräume in der zukunftsfähigen Stadt zu sichern, brauchen wir ein Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen: von einer starken Städtebauförderung über die Weiterentwicklung von Standards bis zur Bauwerksbegrünung. Von übergreifender Bedeutung ist die bessere Berücksichtigung der „grünen und blauen Infrastruktur“ in der Planungspraxis. Diese sollte über Modellvorhaben weiter erprobt und intensiviert werden. Wichtige Instrumente können

hier tiefenscharfe Landschaftspläne für den Innenbereich und informelle Planwerke wie bspw. grüne Masterpläne sein. Aber auch im Bebauungsplan gilt es, der Multifunktionalität von Grünflächen Rechnung zu

tragen. Neue Impulse können von Instrumenten ausgehen, die im Sinne eines „Freiraumchecks“ frühzeitig die Überprüfung und Berücksichtigung von Freiraumqualitäten in Planungsprozessen ermöglichen.

Impuls

Prof. Dr. Rainer Danielzyk | *Universität Hannover/Akademie für Raumforschung und Landesplanung*

“Urbanes Grün als Element integrierter Stadtentwicklung“



Impuls

Peter Dommermuth | *Umweltamt, Frankfurt am Main*

“Ein Ausschnitt kommunaler Praxis aus Frankfurt am Main“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Vor dem Hintergrund des starken Einwohnerwachstums und der hieraus resultierenden und konkurrierenden Bedarfe um vorhandene Flächen bieten eine weitgehende Reduzierung der Innenstädte vom Individualverkehr (IV) und die Beschränkung auf den notwendigen (möglichst emissionsfreien bzw. -reduzierten) Anliefer- und Transportverkehr notwendige Entwicklungspotentiale.

Durch den möglichen Rückbau bzw. die Reduzierung von Infrastruktur für den Individualverkehr (z. B. Straßenbreiten und Parkhäuser/Parkplätze) können Flächen für die Realisierung anderer Maßnahmen gewonnen werden, die aus dem Einwohnerwachstum der Städte resultieren. Dies gilt in besonderer Weise für Maßnahmen des Wohnungsbaus, der Verbesserung der ÖPNV-



und Radverkehrsinfrastruktur sowie der Sozial- und Bildungsinfrastruktur.

Mit der Sicherung, (funktionalen) Erweiterung und Vernetzung von Grün-/Freiflächen für Erholung, Freizeit und Stadtklima sowie Biodiversität wird ein notwendiger Beitrag zur Lebensqualität der Bevölkerung geleistet

werden. Mit einer weiteren Realisierung von kurzen, nicht motorisierten Wegen zur Arbeitsstelle, zum Einkaufen, aber auch zu Orten der Erholung, Freizeit und Bewegung wird auch die demografische Entwicklung der Bevölkerung und deren zukünftige mutmaßliche Bedürfnisse antizipiert.

Dessen ungeachtet ist mit der weitgehenden Befreiung der Innenstädte vom Individualverkehr eine notwendige Reduzierung der gesundheitlichen Belastungen bei Luft(reinhaltung) und Lärm verbunden.

Entscheidende Voraussetzungen: der notwendige Ausbau und die Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes (inkl. der technischen Modernisierung der eingesetzten Bus-Flotte) und des Radverkehrsnetzes!

Aber: Parallel dazu sollten die Anstrengungen in eine Attraktivierung der ländlichen Wohn- und Siedlungsbereiche verstärkt werden, um dem starken Einwohnerwachstum in den Großstädten entgegen zu wirken. Andernfalls wird es kaum möglich sein, der Preisentwicklung bei Eigentum und Mieten in Großstädten entgegenzuwirken und damit einen Verdrängungsprozess

weniger gut situierter Bevölkerungsschichten aus der Großstadt zu befördern.

2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die Vision des UBA zur Stadt für Morgen ist zweifellos eine interessante und gute Grundlage für weitere Denkanstöße, Diskussionen, Prüfungen und konzeptionelle Ansätze, wenn es um die dringenden Weiterentwicklungen urbaner Strukturen vor dem Hintergrund stark wachsender (Groß)Städte geht. Dies gilt umso mehr, wenn man die Aspekte zunehmender Herausforderungen durch Umwelt- und Gesundheitsbelastungen (Stadtklima, Luftverschmutzung, Lärmemissionen) berücksichtigt.

Wie in dem Papier richtigerweise dargestellt, werden notwendige Betrachtungen, die über die ökologischen Fragestellungen hinausgehen, nur eher am Rande einbezogen. Diese haben aber für eine Realisierung der genannten Maßnahmen durchaus eine hohe Relevanz, die bei einer ganzheitlichen integrierten Stadtentwicklung mitzudenken ist.

Diskussion

Zwei besondere Instrumente der Grünflächensicherung wurden am Beispiel der Stadt Frankfurt vorgestellt: Der Grüngürtel, der ein Drittel der Fläche des Stadtgebiets einnimmt und mit einer eigenen Verfassung gesichert wurde. Wesentliche Rahmenbedingungen waren ein hohes persönliches Engagement der Initiatoren, gute Zusammenarbeit der Beteiligten (seit 1997 ämterübergreifende Projektgruppe aus Stadtentwicklungs-, Grünflächen- und Umweltamt) sowie Identifikation der Bevölkerung (unter anderem mit einem Label). Das zweite Instrument ist das integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030. Es stellt eine Ergänzung dar zur bislang ausschließlich sektoralen, teils schwer miteinander zu vereinbaren Planungen (Wohnbaulandentwicklung, Grüngürtel, Klimaschutz etc.). Das Konzept soll Zielkonflikte herausstellen und Lösungsansätze erarbeiten.

Die Ambivalenz der Innen- vor der Außenentwicklung zeigte das Beispiel der Stadt Mainz mit der Frage, ob

nicht gerade die noch verbliebenen Grünflächen und Brachen in Städten aufgrund ihrer Biodiversität besonders schützenswert seien. Besonders kritisch hinsichtlich des innerstädtischen Grünanteils seien aktuelle Gestaltungstrends bei Privatgärten (vegetationsfreie Kiesflächen).

Die Beispiele haben die Bedeutung der informellen Ebene verdeutlicht, um zunächst Akzeptanz zu schaffen. Erst im nächsten Schritt sollte eine Übertragung in rechtsverbindliche Planung erfolgen.

Tag 1 | 30. März 2017 | Workshop 3

Lärm reduzieren/ Partizipativ und kooperativ planen und umsetzen

Moderation | Dr. René Weinandy, Umweltbundesamt, Fachgebiet „Lärmminderung im Verkehr“



Einführung

Thomas Myck | Umweltbundesamt, Fachgebiet „Lärmminderung bei Anlagen und Produkten, Lärmwirkungen“

Die vielfältigen und komplexen Umweltprobleme im urbanen Raum lassen sich nur durch einen medienübergreifenden, interdisziplinären Ansatz lösen. Dabei kommt der Minderung des Lärms eine große Bedeutung zu, denn dies dient dem Umwelt- und Gesundheitsschutz der Bevölkerung. Insbesondere durch die Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie, also die zielgerichtete Durchführung konkreter Lärmminderungsmaßnahmen, lässt sich vielerorts die Lärmsituation verbessern. Dabei können Synergien genutzt werden. So haben zahlreiche lärm mindernde Maßnahmen auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Qualität des Verkehrsflusses oder die Kapazität des Straßennetzes. Maßnahmen zur Verkehr lenkung wirken sich außerdem häufig positiv auf die Feinstaub- oder Stickstoffoxidbelastung aus. Es ist daher wichtig, dass Stadt- und Verkehrsplanung sowie Umweltschutz noch enger zusammenarbeiten.



Ein wesentliches Element einer modernen transparenten Lärmbekämpfungsstrategie ist die möglichst breite Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Bürgerinnen und Bürger kennen ihre Lärmprobleme vor Ort genau und haben häufig auch schon probate Lösungsvorschläge parat. Dieses Wissenspotential muss stärker genutzt werden. Durch verstärkte Beteiligung der betroffenen

Menschen kann zudem die Einsicht und Motivation für lärmarmes Verhalten deutlich erhöht werden. Darüber hinaus ist aus der Lärmwirkungsforschung bekannt, dass die Partizipation Einfluss auf das Lärmbelästigungsurteil hat; Lärm wird seltener als solcher wahrgenommen, wenn man am Entscheidungsprozess beteiligt war.

Es wird deshalb für einen umweltbewussten und nachhaltigen Umgang mit dem Thema Lärm und Mobilität plädiert. Dies erfordert einen gesamtgesellschaftlichen Dialog über die Entwicklung unserer Städte und über den Schutz von Mensch und Umwelt. Hierfür gibt die Publikation für die Stadt für Morgen wertvolle Anregungen für die Praxis und setzt wichtige Impulse für eine zukunftsfähige Stadt mit hoher Lebensqualität.

Impuls

Burkhard Horn | *Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin*



„Kooperativ planen und umsetzen in Berlin“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Verkehrsentwicklung ist Stadtentwicklung. Wachsende Städte so zu gestalten, dass sie mit gemischten und kompakten Strukturen im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ mit möglichst wenig Autoverkehr auskommen, ist zunächst Aufgabe einer integrierten Stadtentwicklungspolitik. Ebenso wichtig ist die Gestaltung eines qualitativollen öffentlichen Raums, der Straßen und Plätze als deutlich mehr begreift als nur als Verkehrsfläche. Gleichzeitig müssen aber die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und die Ver- und Entsorgung der Stadt gesichert sein. Dies kann nicht nur mit „top-down“-Politik erreicht werden, sondern benötigt auch die Unterstützung der Stadtgesellschaft in all ihren Facetten. Dieser Wandel ist mehr als „Beteiligung“ – es ist ein langer, hürdenreicher Prozess, für den politische Glaubwürdigkeit, eine gute Kommunikation und nicht zuletzt im positiven Sinne ein zielorientierter Pragmatismus wichtige Voraussetzungen sind.

Wichtig sind deshalb Strategien, die mehr sind als Visionen, sondern ihre Erdung im Jetzt haben. Gleichzeitig dürfen sie die schwierigen Baustellen nicht aus falsch verstandener politischer Rücksichtnahme vermeiden. So ist etwa jedes Konzept, dass den Rad- und Fußverkehr fördern will, aber das zentrale Thema Parken von Autos nicht angeht, zum Scheitern verurteilt. Und ein wirklich menschenfreundlicher öffentlicher Raum wird nicht ohne eine Reduzierung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit zu erreichen sein. Neue Technologien können helfen, bei neuen Mobilitätsangeboten, bei der Effizienz der Verkehrsabwicklung, bei der Verkehrssicherheit. Sie müssen aber den stadtentwicklungs- und verkehrspolitischen Zielen wirklich dienen. Sie sind kein Selbstzweck, sie müssen sich den Bedürfnissen der Kommunen anpassen, das gilt auch für das autonome Fahren, aber auch für Sharingsysteme, die nicht per se eine Verbesserung sein müssen. Die perfekte und konfliktfreie Stadt wird es nicht geben, auch das ist ein Teil von Urbanität. Trotzdem können wir sie deutlich besser machen, als sie heute ist.

2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die Vision zeigt ein breites Spektrum von Zielen und Maßnahmen auf, die zu einem stadt- und umweltverträglichen Mobilitäts- und Verkehrsangebot in den Städten gehören. Gleichwohl zeichnen sie zum Teil auch ein Idealbild von „heiler Welt“, das nur schwer oder auch gar nicht erreichbar sein wird (dazu trägt auch die weitgehende Ausklammerung von sozialen und ökonomischen Aspekten bei). Auf der anderen Seite fokussiert die Studie auf wenige Kernziele, die wiederum zu kurz greifen. So ist das wiederholt aufgeführte Motorisierungsziel von 150 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Ein-

wohner in manchen Innenstadtquartieren Berlins schon erreicht, ohne dass damit alle Probleme gelöst wären. Pendler- und Umlandverkehre dürfen nicht ausgeblendet werden. Manche Maßnahmen überschätzen möglicherweise die Potenziale, die in neuen Technologien oder Sharingsystemen liegen. Manche sind auch nicht zielführend, wie etwa kreuzungsfreie Radverkehrsnetze,

die dem Charakter des Fahrrads als flexibles integriertes Verkehrsmittel für kurze und mittlere Distanzen widersprechen. Die Komplexität der Umsetzungs- und Beteiligungsprozesse wird unterschätzt. Gut ist, dass auch die Verantwortung des Bundes und Änderungsbedarf beim Regulierungsrahmen angesprochen werden (wobei hier noch Ergänzungs-/Präzisierungsbedarf besteht).

Impuls

Christian Popp | LÄRMKONTOR GmbH

„Das ‚Urbane Gebiet‘ und dessen Konsequenzen für den Immissionsschutz in Deutschland“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Aus meiner Sicht sollten Lärm Aspekte einen deutlichen Anteil an den zentralen Ansätzen für die Stadt für Morgen haben. So gibt es heute viele junge Familien, die nicht nur aus Lärmgründen den Ballungsräumen entfliehen. Vielmehr gehen Sie auch aus sozial-infrastrukturellen und finanziellen Erwägungen ins Umland der Metropolen, in die sie dann zur Arbeit wieder einpendeln.

Die Metropolen hoffen indes auf die momentan im politischen Prozess befindliche Baurechtsnovelle. Diese kreiert das so genannte Urbane Gebiet, das einen Wohnanteil von deutlich über 90 % bei hoher Dichte zulassen würde. Gegen diesen Ansatz ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Meinen Einwand hingegen mache ich dagegen geltend, dass „durch die kalte Küche“ das Urbane Gebiet mit Immissionsrichtwerten versehen werden soll, die deutlich über denen der Mischgebiete liegen. Dieser Schritt des BMUB wird dazu führen, dass das Lärmschutzniveau in Deutschland um drei dB(A) *) verschlechtert wird.

Aus meiner Sicht ist dabei entscheidend, dass die neuen Immissionsrichtwerte nicht allein für Urbane Gebiete relevant wären, sondern insbesondere auch für planungsrechtliche Neuausweisungen von Wohn- und Mischgebieten. So hat die planende Verwaltung bei der Aufstellung von verbindlichen Bauleitplänen in der Vergangenheit häufig wie folgt abgewogen und begründet: „Wenn in einem Mischgebiet bis zu über 50 % Wohnnutzung unter Gesundheitsaspekten zulässig ist, dann



können in begründeten Einzelfällen die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete auch für Wohngebiete herangezogen werden.“

Es steht zu befürchten, dass mit der Einführung der vorgesehenen Immissionsrichtwerte für Urbane Gebiete zukünftig nicht mehr die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete als absolute Obergrenze für die Abwägung gesehen würden, sondern eben die für Urbane Gebiete. Damit könnte wie folgt abgewogen und begründet werden:

„Wenn in einem Urbanen Gebiet bis zu über 90 % Wohnnutzung unter Gesundheitsaspekten zulässig ist, dann können in begründeten Einzelfällen (die dann die Regel werden) die Immissionsrichtwerte für Urbane Gebiete auch für Misch- und Wohngebiete herangezogen werden.“

Damit würde das Lärmschutzniveau faktisch um 3 dB(A) *) verschlechtert werden.

*) Anmerkung: Laut Beschluss des Bundesrates vom

31.03.2017 (zeitlich nach diesem Vortrag) wird im Zuge der Baurechtsnovelle der Nacht-Immissionsrichtwert in urbanen Gebieten analog zu Mischgebieten auf 45 dB(A) festgelegt. Damit gilt diese Aussage nur noch für den Tageszeitraum.

2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die Vision des UBA greift im Feld der Lärmbekämpfung (deutlich) zu kurz:

Lärmgrenzwerte von 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts lassen sich – zumindest, wenn weiterhin Menschen in der Stadt leben sollen – nicht oder zumindest nur äußerst selten und nur an wenigen Orten erreichen.

Auf jeden Fall wird es nicht genügen, nur den Straßenverkehr in den Fokus zu nehmen. Auch die Verkehre auf der Schiene, in der Luft oder auf dem Wasser haben

ebenso wie industrielle und gewerbliche sowie Freizeitaktivitäten ihren Anteil an der flächendeckenden Geräuschbelastung. An all diesen Quellen muss wirkungsvoller als bisher gearbeitet werden.

Zudem wird es darauf ankommen, die Stadt der Zukunft städtebaulich und architektonisch „neu zu erfinden“. Hierbei wären die Prinzipien der Raumakustik auf den städtischen Raum zu übertragen.

Wenn man die „akustisch anspruchsvolle Stadt für Morgen“ schaffen will, wird man jedoch nicht umhinkönnen, das menschliche Verhalten genauer zu betrachten. Dieses trägt ganz erheblich zur Höhe der heute beklagten Geräuschkulisse bei. Man wird sich also stärker als bisher mit der Veränderung des (Schuld-) Bewusstseins der Lärmerzeuger auseinandersetzen müssen.

Diskussion

In dem anschließenden Austausch machten Teilnehmende deutlich, dass es das Ziel sei, dass die Schutzwerte 50/40 dB(A) tags/nachts für alle Verkehrsträger nicht überschritten würden. Damit würden die Gesundheitsziele der WHO erfüllt. In diesem Zusammenhang sei es auch wichtig, dass das Umweltbundesamt die Aussage von Frau Felten (Firma x) betreffend Lieferdrohnen nicht teile, da ein flächendeckender Einsatz von Lieferdrohnen das Lärmproblem nur weiter verschärfen würde.

Zu dem Themenaspekt „Urbanes Gebiet“ wurde die Auffassung geteilt, dass die neue Gebietskategorie nicht das Problem sei, vielmehr das neue Richtwertesystem, welches daraus entstünde. Vor allem für den Neubau könne sich durch das neue Richtwertesystem die Lärmsituation verschärfen. Der bestehende Wohnraum sei davon wahrscheinlich kaum betroffen. Das läge am komplizierten Verfahren: Eine Neudefinition von bestehendem Wohnraum sei nur durch einen Bebauungsplan möglich.

Ein Mehr an Beteiligung zur Gestaltung und Umsetzung einer integrierten Stadtentwicklung und einer kontinuierlichen Beteiligung der Stadtgesellschaft war in der Diskussion unstrittig. Dies stelle jedoch ein Ressourcenproblem dar, das von den meisten Städten nicht abgebildet werden könne.

Tag 1 | 30. März 2017 | Workshop 4

Netze für aktive Mobilität ausbauen/ Qualität des ÖV verbessern

Moderation | Dr. Christoph Ewen, team ewen GbR



Einführung

Dr. Katrin Dziekan | Umweltbundesamt, Fachgebiet Fachgebiet „Umwelt und Verkehr“

Menschen in der Stadt bleiben auch in Zukunft genauso mobil wie heute, gleichwohl muss das motorisierte Verkehrsaufkommen in der Stadt für Morgen insgesamt weniger werden. Dies ist nur möglich mit einem attraktiven Öffentlichen Verkehr als Rückgrat der Mobilität ergänzt um Fahrrad- und Fußverkehr sowie elektrische – eventuell auch autonom fahrende Carsharing-Autos.

Der Öffentliche Verkehr muss daher deutlich ausgebaut, in der Qualität verbessert und langfristig gesichert werden. Diese neue „Angebotspolitik“ könnte finanziert werden z. B. durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen, die sich allein im Verkehrssektor auf 28 Milliarden Euro pro Jahr belaufen. Die dadurch freiwerdenden Gelder können z. B. in die Erhöhung der Regionalisierungsmittel oder in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fließen. Dabei sollten Umweltkriterien und Umweltziele explizit bei der Finanzierung berücksichtigt werden. Beispielsweise kann bei der Anschaffung von Fahrzeugen für den Öffentlichen Verkehr der



„Blaue Engel“ als Standard berücksichtigt werden. Der Öffentliche Verkehr wird durch partizipative und transparente Entscheidungsprozesse, an denen auch Kundinnen und Kunden beteiligt werden weiterentwickelt. Wo Bedarf besteht und der Straßenquerschnitt es ermöglicht werden, separate Fahrspuren für den Öffentlichen Verkehr eingerichtet.

Die Netze für eine aktive Mobilität spielen eine wichtige Rolle als Pendant zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs. So wird in der Stadt für Morgen ein lückenloses, sicheres, attraktives, umwegfreies Fußwegenetz, auch unter Nutzung von Fördermöglichkeiten des Bundes und der Länder, ausgebaut. Die Straßenverkehrsordnung wird um eine Regelung für „fußgängerfreundliche Mischverkehrsflächen“ ergänzt. Die Radverkehrsinfrastruktur wird zu einem Gesamtnetz ausgebaut, das weitgehend kreuzungsfrei ist und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entspricht. Dabei werden auch geeignete Abstellanlagen an Wohn-, Arbeits- und Einkaufsorten sowie an Übergängen zum Öffentlichen Verkehr beziehungsweise zu Carsharing- und Servicestationen errichtet. Schließlich ist der Ausbau von möglichst kreuzungsfreien Radschnellwegen als

Verbindungsachsen zwischen wichtigen Zielen (Pendler Routen) entscheidend für ein attraktives Netz.

Um einen Weg, der durchaus kurvig und teilweise steil und anstrengend sein kann, motiviert zu beschreiten, braucht es ein Ziel. Diese Vision ist als Ziel gut geeignet. Die Verknüpfung von sonst oft in der Fachdiskussion separat betrachteten Aspekten ist ein Mehrwert. Dies kann dazu beitragen, die Stadt für Morgen als Gesamterlebnis den Menschen nahe zu bringen und damit für Akzeptanz für die Schritte und Maßnahmen hin zu dieser Vision zu werben. So wollen wir die Stadt für Morgen: umweltfreundlich mobil, lärmarm, grün, kompakt und durchmischt.

Impuls

Georg Dunkel | Verkehrsplanung, Landeshauptstadt München



„Aktuelle Trends der urbanen Mobilität am Beispiel München“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Zentraler Ansatz für die Stadt für Morgen ist, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur gleichzeitig die Grundlage der künftigen Verkehrsinfrastruktur bildet. Spielräume für leistungsfähige neue Verkehrsinfrastrukturen sind kaum gegeben. Das heißt, weiteres Wachstum der Mobilitätsbedürfnisse in Städten muss weitgehend innerhalb der bestehenden Netze gelöst werden. Damit müssen bei weiterwachsenden und dichten

ter werdenden Städten die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen effizienter genutzt werden. Dies bedeutet ein deutliches Mehr im Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Fuß und Rad), aber auch eine Effizienzsteigerung im motorisierten Individualverkehr. Diese kann meiner Ansicht nach nur durch eine Zunahme des Besetzungsgrades erfolgen. Hier kann eine Weiterentwicklung der heutigen Carsharing-Systeme in Richtung autonome Flotten ein Lösungsansatz sein.

Darüber hinaus sind die Themen „Flächenkonkurrenzen“ und „Nutzung des öffentlichen Raums“ zentral für die künftige Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung.

Nahmobilitätskonzepte in Kombination mit Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau können bei neuen Siedlungsgebieten die Voraussetzungen für hohe Nutzungsmischung, kurze Wege und gleichzeitig attraktive Mobilitätsangebote schaffen und sind auf Bestandsquartiere auszuweiten.

Generell müssen die Ansätze mit der gesamten Stadtgesellschaft (weiter-)entwickelt und implementiert werden. Hier helfen Best-Practice-Beispiele und Forschungsvorhaben wie City2Share, um den Nutzen neuer Mobilitätsangebote zu belegen und Vorbehalte zu entkräften.

2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt fasst aktuelle Entwicklungen rund um Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung gut zusammen.

Zentrale Schlüssel für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen sind die gesellschaftliche Akzeptanz

für die Notwendigkeit von Veränderungen und gleichzeitig das Aufzeigen, dass diese Veränderungen keine Verschlechterungen, sondern im Gegenteil deutliche Verbesserungen bedeuten.

Künftige Formen der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und künftiger Mobilitätsangebote sind gesellschaftlich zu diskutieren und zu entscheiden.

Impuls

Univ. Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter | „öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement“
Bergische Universität Wuppertal

„ÖPNV – mehr als Bus und Bahn“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Die Stadt für Morgen braucht einen in die Stadtentwicklung eingebundenen leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr als Rückgrat für die Mobilität der Stadtbevölkerung. Dieser integriert räumlich und organisatorisch über die klassischen Angebote an Bussen und Bahnen hinaus weitere öffentlich zugängliche Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme. Dazu gehören räumliche Verknüpfungspunkte, die den Umstieg zwischen den öffentlichen Verkehrsangeboten, dem Fahrrad- und dem Fußverkehr so leicht wie möglich machen. Besonderer Wert wird auf die städtebauliche Gestaltung und auf die Einbindung in das Straßenbild gelegt. Dafür benötigte Flächen werden vom motorisierten Individualverkehr für den Umweltverbund umverteilt. Klassische Push-Maßnahmen wie Parkraumbegrenzung, Parkraumbewirtschaftung, Fahrverbote für den motorisierten Individualverkehr ergänzen Öffentlicher Verkehr-orientierte Pull-Maßnahmen. Eine bundesweit gültige Mobilkarte erleichtert den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) über Stadt- und Verbundgrenzen hinaus. Dafür muss die ausreichende Finanzierung des kommunalen ÖPNV langfristig gesichert werden. Modellprojekte (wie z. B. zum Bürgerticket) helfen, neue Finanzierungsansätze zu erproben. Gleichwohl sind Netzdichte, Haltestellendichte, Taktdichte, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Sicherheit und Freundlichkeit auch in der Stadt für Morgen zentrale Qualitätsmerkmale eines modernen öffentlichen Stadtverkehrs.



2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die Vision des Umweltbundesamtes für die Stadt für Morgen bietet eine Fülle von ineinandergreifenden und aufeinander abgestimmten Zukunftsbildern und konkreten Maßnahmen. Da die Beschreibung der Maßnahmen an den bestehenden Rechtsrahmen und anderen Rahmenbedingungen ansetzen und deren Änderungen miteinbeziehen, wird mit der Vision auch ein Bild für die mögliche Umsetzung entworfen. Damit wird insgesamt eine gute Grundlage für Fachdiskurse und für Entscheidungsprozesse im politischen Umfeld gelegt.

Diskussion

Im Plenum wurde die Auffassung geteilt, dass der ÖPNV das Rückgrat nachhaltiger Stadtmobilität bilden würde, gestützt durch Fuß- und Radverkehr. Ladesäulen, Mikropots etc. dürften dem Fuß- und Radverkehr daher nicht im Weg stehen. ÖPNV-Systeme sollten so einfach zu verstehen sein, dass sich auch Ortsfremde schnell zurechtfinden – auch ohne Smartphone. Mit Bürger-, Mieter-, Gästeticket, MobilCard, Mobilpunkten würde ÖV sichtbar. Kostenloser Nahverkehr wurde aber auch kritisch gesehen. Durch Schülertickets würden sich frühzeitig gewünschte Mobilitätsroutinen entwickeln. Alternativen zum Auto sollten so gut sein, dass Viele automatisch umsteigen. Motorisierter Individualverkehr

dürfe nicht billiger sein als der öffentliche Verkehr. Dafür könnte eine City-Maut sorgen. Gute Beispiele würden zuhauf existieren, für ihre Verbreitung müssten nun Hindernisse beseitigt werden. Die Stadt München diskutiert stark reduzierte Stellplatzschlüssel. In Cochem-Zell würden sich Hotel- und Gastgewerbe am Gästeticket beteiligen. Städte sollten Wohnungsbauunternehmen und Nahversorger stärker als Partner der aktiven Mobilität einbinden. Bisher gelte dort „Viele Parkplätze = viele Kunden“. Der Bund müsse sich noch stärker an der Finanzierung des Umweltverbunds beteiligen. Großen Beifall erhielt die Frage: „Wo ist die Regierung, die den Mut hat, dafür die Mineralölsteuer zu erhöhen?“

Tag 1 | 30. März 2017 | Workshop 5

Digitalisierung gestalten/ Integrierte Mobilitäts- dienstleistungen stärken

Moderation | Christian Hochfeld, Agora Verkehrswende

Einführung

Tim Schubert | Umweltbundesamt, Fachgebiet „Umwelt und Verkehr“



Neue, integrierte Dienstleistungen bieten per App und online Informations-, Reservierungs-, Buchungs- und Abrechnungsfunktionen an und erleichtern bereits heute eine multimodale Verkehrsmittelwahl. Dadurch wird der klassische ÖPNV mit Carsharing, Fahrradverleihsystemen oder Mitfahrgelegenheiten verknüpft. So kommt man bequem ohne eigenes Auto von A nach B, ohne sich mit komplizierten Preissystemen oder Anmeldevorgängen auseinandersetzen zu müssen. Damit sich Car- und Ridesharing zur Alternative zum eigenen Auto und als Ergänzung zum ÖPNV entwickeln können, müssen

beide gegenüber dem Privat-Pkw bevorzugt werden, z. B. im Steuer- oder Versicherungsrecht. Auch werden Innovationen im Verkehr heute noch zu oft durch das Personenbeförderungsgesetz verhindert. Dieses muss daher flexibilisiert werden, um mehr Mobilität bei weniger Verkehr durch Sammeltaxis oder Rufbusse zu ermöglichen.

Die Digitalisierung im Verkehr, insbesondere das autonome Fahren, wird unsere Städte grundlegend verändern. Auch wenn wir heute noch nicht wissen, wann es echte „Roboter-Taxis“ geben wird, so muss

der Rechtsrahmen so gestaltet werden, dass ökologisch sinnvolle Konzepte, wie Ridesharing als Ergänzung zum ÖPNV, bessergestellt werden als der Privat-Pkw. Auf der anderen Seite dürfen Car- und Ridesharing nicht günstiger sein als der ÖPNV, denn dieser ist in hochverdichteten Großstädten immer noch die effizienteste Form der motorisierten Mobilität. Setzen wir nicht rechtzeitig die nötigen ökologisch orientierten Rahmenbedingungen, wird sich der autonome Privat-Pkw durchsetzen. Dann leben wir irgendwann in einer dystopischen Zukunft, in der niemand mehr durch die Straßen geht, weil jeder allein im „Roboter-Taxi“ chauffiert wird und Kaffee trinkt.

Impuls

Prof. Dr. Carsten Sommer | Universität Kassel

„Wirkungen und Potentiale integrierter Verkehrsdienstleistungen“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Die „Stadt für Morgen“ wird ein öffentlich zugängliches Verkehrssystem bieten, das eine nachhaltige Mobilität ohne privaten Pkw, aber nahezu mit den individuellen Vorteilen des privaten Pkw ermöglicht. Dazu ist eine Verknüpfung des klassischen öffentlichen Personenverkehrs mit Sharing-Angebote, insbesondere Car- und Ridesharing, erforderlich. Die Verknüpfung umfasst dabei sowohl die Infrastruktur – z. B. über so genannte „Mobilitätsstationen“ – als auch die vertriebliche, tarifliche und informatorische Ebene. Besonders wichtig ist ein einfacher und barrierefreier Zugang zu den öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln, der auf einem Kundenmedium (Chipkarte, Smartphone), einem integrierten Tarif (z. B. einer Flat für mehrere Dienstleistungen wie in Helsinki) und einem interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagement- und Informationssystem basiert. Rückgrat eines integrierten Verkehrssystems sind möglichst emissionsfreie Busse und Bahnen, die für viele Wege der alltäglichen Mobilität genutzt werden.



2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die vom UBA genannten Maßnahmen für eine zukunftsfähige Stadt sind richtig und notwendig, wenn die Lebensqualität in den Städten verbessert sowie Klimaschutzziele und Grenzwerte für Umweltschutz und Gesundheit eingehalten werden sollen. Ergänzend zu den genannten Maßnahmen sollte die Entwicklung zu autonomen Fahrzeugen berücksichtigt werden, die eine frühzeitige Strategie von Bund, Ländern, Kommunen, Verkehrsverbünden und -unternehmen erfordert. Eine planerisch abgestimmte und durch Regeln flankierte Integration von autonom fahrenden Fahrzeugen in den ÖPNV kann zu einer deutlichen Reduktion von privaten Pkw und der Pkw-Fahrleistung führen.

Impuls

Albert Geiger | nachhaltige Stadtentwicklung, Stadt Ludwigsburg



„Living LaB Ludwigsburg – Chancen zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Die Städte müssen mit und für die Menschen weitergedacht werden. Es ist anzustreben, dass sich Menschen in ihren Städten wohl und glücklich fühlen können und dass dies auch ihren Enkelinnen und Enkeln noch im gleichen Umfang möglich ist. Hierzu bedarf es einer integrierten, nachhaltigen Stadtentwicklung. Ökologische, soziale und ökonomische Aspekte sollten stetig abgewogen und möglichst in eine Balance gebracht

werden. Kein Aspekt, auch nicht die Mobilität oder die Digitalisierung, darf singulär betrachtet werden. Das Gemeinwohl steht immer im Mittelpunkt. Die Zurverfügungstellung des öffentlichen Raumes an möglichst viele Nutzergruppen ist anzustreben. Verwaltungen müssen sich ihrer Steuerungsaufgabe bewusst sein. Sie sind gefordert, mit den Menschen in der Stadt, der Wissenschaft, der Wirtschaft und der Industrie im Stadtraum stetig Entwicklungen im Sinne des öffentlichen Interesses zu ermöglichen (Living Lab). Diese sollen helfen, den oben genannten Zielen, näher zu kommen. In einem dauerhaften Prozess ist zu prüfen, inwieweit die Digitalisierung Chancen bietet. Eine digitale Spaltung der Stadtbevölkerung muss vermieden werden. Im Sinne der Daseinsvorsorge müssen sich die Städte ihrer steuernden Rolle bewusst sein und diese wahrnehmen.

2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die vom UBA genannten Maßnahmen zeigen in die richtige Richtung. Sie basieren aber auch auf einer Bewertung der aktuellen Situation. Gestattet sei der Hinweis, dass in unserer Zeit der rasant steigenden Komplexität und der zunehmenden Entwicklungsgeschwindigkeit ein solches Maßnahmenbündel einer ständigen Überprüfung und Aktualisierung bedarf.

Diskussion

Unter dem Wahlspruch „Wagen, hol schon mal den Harry“ wurden verschiedene offene Fragen der Digitalisierung von Wegen und Fahrzeugen sowie der Gestaltung von Angeboten im öffentlichen Verkehr diskutiert. Dabei wurden unter anderem grundsätzliche Auswirkungen von geteilten, vollautonomen Taxis auf sich wandelnde Städte und Ansprüche an Mobilitätsangebote in funktionsgemischten urbanen Räumen aufgegriffen. So können elektrisch betriebene (autonome) Fahrzeuge sowie umfassende Optionen der Verkehrsmittelwahl zentrale Bausteine des Umweltverbundes für eine nachhaltige Mobilität sein.

Dies gelte jedoch nur dann, wenn entsprechende Rahmensetzungen festgelegt würden, die sich exemplarisch auf das Personenbeförderungsgesetz, passgenaue Förderprogramme und einheitliche Systeme der Ladeinfrastruktur bezögen. Zudem wurde deutlich, dass insbesondere eine Stärkung kommunaler Ressourcen zur Bewältigung zukünftiger Herausforderungen wichtig sei, um dem digitalen Strukturwandel in Städten eine Richtung zu geben. Für eine kritische Reflexion der Chancen und Risiken intelligenter Netze und Fahrzeuge erscheine es darüber hinaus hilfreich, wenn Bund und Länder wissenschaftlich, regulatorisch und umsetzungsorientiert bei der Integration neuer Mobilitätsangebote in den Stadtraum unterstützen würden.

Tag 1 | 30. März 2017 | Workshop 6

Elektromobilität fördern/ Motorisierten Verkehr steuern

Moderation | Christoph Erdmenger, Verkehrsministerium Baden-Württemberg



Einführung

Lars Mönch | Umweltbundesamt, Fachgebiet „Schadstoffminderung und Energieeinsparung im Verkehr“

Zur Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse in Städten werden auch zukünftig motorisierte Fahrzeuge eine Rolle spielen. Um Emissionen von Lärm, Schadstoffen sowie Klimagasen deutlich abzusenken und die Inanspruchnahme von Raum zu verringern, müssen die Anzahl an Fahrten kleiner werden und die vorhandenen Fahrzeuge intensiver genutzt werden. Dadurch wird es möglich, den motorisierten Verkehr effektiv zu steuern und die Anzahl der Fahrzeuge deutlich abzusenken. Motorisierte Fahrzeuge sollten schnellstmöglich auf elektrische und teilelektrische Antriebe umgestellt werden, um sofort lokal emissionsfrei und langfristig auch klimaneutral mobil zu sein.

Um die Menge des motorisierten Verkehrs zu steuern, sind verschiedenste, aktuell oft nicht ausreichend umgesetzte Maßnahmen notwendig. Maßgebliche Stellhebel sind der Auf- und Ausbau des Parkraummanagements, die Umgestaltung der Entfernungspauschale sowie die Einführung einer Straßennutzungsgebühr. Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten Verkehr anhand fortschrittlicher und möglichst technikneu-



traler Standards für Luftschadstoff-, Klimagas- oder Lärmemissionen ermöglichen es, die negativen Umweltwirkungen auch darüber hinaus zu steuern. Mit der Umweltzone und Low- bzw. Zero-Emission-Zones liegen dazu auch viele praktische Erfahrungen vor.

Mit Elektromobilität kann der motorisierte Verkehr umweltfreundlicher organisiert werden. Risiken, wie beispielsweise den Umweltwirkungen der aufwändigen

Fahrzeugherstellung, des höheren Strombedarfes und negative Reboundeffekte sollten adressiert werden. Rohstoffkreisläufe sind dazu zu schließen und erneuerbare Energien auszubauen. Ein integriertes Förderprogramm für verschiedenste Fahrzeuge ist jedoch notwendig, damit die Elektromobilität überhaupt an Dynamik gewinnen kann. Dabei sind vor allem öffentliche Verkehre, Kommunalfahrzeuge und Carsharingflotten zu adressieren. Auch der Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur ist essentiell für die Elektrifizierung im Verkehr.

Als Mitarbeiter des Umweltbundesamtes sehe ich die Vision des UBA insbesondere als Möglichkeit, die verschiedenen Aspekte einer zukunftsfähigen Stadt in die Kreise unserer täglichen Arbeit und aus dem UBA hinaus zu transportieren und die Akteure für das Notwendige zu sensibilisieren. Da wir uns sonst mit Schadstoffemissionen und der Energieversorgung des Verkehrs befassen, wird mit der Vision der Blick deutlich geweitet, werden notwendige Maßnahmen und klare Ziele benannt. Damit beschreiben wir gegenüber den verschiedenen Akteuren klar, wohin aus UBA-Sicht die Reise hingehen muss und was in ihren eigenen Handlungsfeldern am dringendsten getan werden muss. Gleichzeitig wird damit auch ein langfristiger Rahmen gesetzt.

Impuls

Thomas Teichmüller | Tiefbauamt, Stadt Zürich



„Zürich – Stadtverkehr 2025“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Städte zeichnen sich unter anderem durch ihre Vernetzung und ihr Mobilitätsangebot aus. Motorisierten Individualverkehr in der Stadt zu steuern – heute und in der Zukunft – bedeutet für die gesamte Mobilität den Rahmen, aber auch entsprechende Angebote zu schaffen.

Für Politik, Planung und Betrieb besteht die Herausforderung, die unterschiedlichen und teils widersprüch-

lichen Bedürfnisse von Bevölkerung, Arbeitenden, Wirtschaft und Besuchenden zu einem tragfähigen Kompromiss zu bringen. Gesetzgebung und Normen für die Ausgestaltung der Mobilität können wichtige Impulse setzen, diese aber auch blockieren, wenn kaum noch Spielraum für die Weiterentwicklung und neue Lösungen besteht.

Zentrale (Über)Steuerung kann in einer dichten, entsprechend stark und vielfältig genutzten Stadt kaum funktionieren, selbst wenn sie sich auf allgemeinen Konsens abstützt. Die Lösungssuche in Planung und Betrieb ist von einer immer höheren Komplexität und Individualität der Situation vor Ort und der Beteiligten geprägt. Es ist aber der Rahmen für den Prozess so zu setzen, dass Politik und Planende mit Beteiligten und Betroffenen zu den richtigen Zeitpunkten und geeigneten Fragestellungen am Tisch sitzen. Das können konkrete Vorgaben zu Planungsprozessen aber auch Anforderungen verknüpft mit Anreizen zur Mitfinanzierung von Infrastrukturen oder die Unterstützung bei der fachlichen Vernetzung sein.

Dazu kommen immer mehr Angebote für die individuelle Mobilität. Kombiniert mit einer hohen Verfügbarkeit und stadtverträglichen Antrieben werden diese Ange-

bote attraktiv und mit sinkenden Kosten auch immer stärker genutzt werden. Mehr motorisierte individuelle Mobilität kombiniert mit mehr Menschen in der Stadt führt aber selbst bei höherer Effizienz in die Sackgasse. Ohne starke Massentransportmittel kann keine Stadt nach unseren Maßstäben langfristig funktionieren. Dafür sind frühzeitig die Weichen zu stellen.

2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die Vision ist ein wichtiger Beitrag zur Diskussion, die aber Fortsetzung finden muss über konkrete Strategien, behörden- und schließlich eigentümerverbindliche Vorgaben auf den Ebenen von Bund, Ländern und Kommunen.

Die Stellschrauben für die Mobilität in einer zukunftsfähigen Stadt finden sich für den Bund vorrangig im nominalen und funktionalen Recht, was wiederum auf der Umwelt-, Raumplanungs-, Finanz- und Verkehrspolitik basiert. Sicher sollten Anreize auch in gewünschte Richtung wirken und Konflikte der unterschiedlichen Gesetzgebungen bereinigt werden. Es stellt sich aber die Frage, von welcher Staatsebene auf einzelne Benutzer bzw. Fahrzeuggruppen gezielt werden sollte, um die gewünschten Effekte in den Städten zu erreichen.

Die verschiedenen Mobilitätsformen und -bedürfnisse werden in der Stadt immer untereinander und mit anderen Nutzungen um Raum konkurrieren. Das bedingt eine fortwährende Auseinandersetzung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems.

Impuls

Weert Canzler | Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

„Elektromobilität & Integrierte Mobilitätsdienstleistungen“

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Das (Elektro-)Fahrzeug ist ein Baustein unter vielen in einem Gesamtsystem „Erneuerbarer Mobilität“. Mehr Effizienz bei Fahrzeugen und Dienstleistungen bedeutet weniger Energie- und sonstigen Ressourcenverbrauch. Elektrifizierter Verkehr bedeutet weniger gesundheitsgefährdenden Lärm und bessere Luft. Weniger parkende Autos bedeuten mehr Platz für das Radfahren und andere Aktivitäten, die den öffentlichen Raum aufwerten. Die notwendige Verkehrswende ist also eine mehrfache: mehr Radfahren und Zufußgehen, weniger Autos, ihre effizientere Nutzung in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr und schließlich andere Antriebe. In vielen Städten hat die Verkehrswende bereits begonnen. Besonders das Fahrrad erlebt in den letzten Jahren eine Renaissance. Als Individualverkehrsmittel ist das Rad oft die bessere Alternative zum Auto, es ist schnell, bequem zu nutzen und der regelmäßige Betrieb steigert noch die Fitness. Parallel steigt in den Städten generell die multimodale Verkehrsnutzung an, also immer mehr Menschen kombinieren die unterschiedlichen Verkehrsmittel je nach Bedarf und Gelegenheit; die Erreichbar-



keit wird besser. Mittlerweile sind in vielen Großstädten diese Kombinierte in der Mehrzahl. Ein Trend verstärkt diese Tendenz zur Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel ganz entscheidend: die Digitalisierung. Wenn alle Verkehrsoptionen auf dem Smartphone auftauchen und mit wenigen Klicks gebucht und zugänglich gemacht werden können, wird die komplizierte Vielfalt öffentlicher Verkehre ganz einfach nutzbar.

2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die Vision des UBA ist mutig und ambitioniert. Sie betont die Vorteile der urbanen Verkehrswende und die Chancen, die aus einem konsequenten Abschied vom überholten Leitbild der „autogerechten Stadt“ entstehen. Gleichzeitig ist die Vision realistisch, weil sie die notwendigen Veränderungen der Rahmenbedingungen offensiv anspricht und konkrete Vorschläge für Reformen und politische Initiativen macht. Klar ist aber auch: die urbane Verkehrswende braucht eine breite Unterstützung, sie braucht eine Allianz der Willigen.

Diskussion

Bei der Förderung der Elektromobilität standen elektrische Flotten im Fokus der Diskussion. Eine Bevorteilung elektrischer Flotten im Carsharing-Gesetz wurde diskutiert, um den Markthochlauf zu fördern. Bei einem Fokus auf Flotten wurde die förderliche Wirkung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) nur als sehr beschränkt, aber auch nur bedingt als notwendig angesehen. Ein Beispiel einer Kommune zeigte aber, dass es eher eine Privatnachfrage als einen Bedarf nach Flotten gäbe. In der Diskussion wurde angeregt, diese zwar nicht auszubremsten, aber dennoch als Kommune eher Flotten zu fördern.

Zweiter Hauptpunkt der Diskussion war die Parkraumbewirtschaftung: Die Parkkosten seien oft zu niedrig und das Parkrecht werde als Gewohnheit wahrgenommen. Ansätze, Kosten weiterzugeben, wurden prinzipiell als zielführend eingeschätzt, könnten jedoch auch zu deutlich höheren Verwaltungskosten führen. Es wurde daher diskutiert, die Kosten zumindest zu visualisieren, selbst wenn Parken (vorerst) noch umsonst wäre. Die Möglichkeiten des Bundes zur Förderung des Parkraummanagements wurden allgemein als beschränkt wahrgenommen, wobei finanzielle Förderungen für eine Einführung bzw. Wettbewerbe durch den Bund eine Einführung durchaus unterstützen könnten.

Tag 1 | 30. März 2017 | Talkrunde

„Stadtmobilität geht (auch) anders!“

Moderation | Dr. Christoph Ewen, team ewen

Günther Bachmann

Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung Darmstadt

Regine Günther

Senatorin für „Umwelt, Verkehr und Klimaschutz“ Berlin

Dr. Harry Lehmann

Fachbereichsleiter „Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien“ am Umweltbundesamt

Martin Randelhoff

Blogger zukunft-mobilitaet.net

Bettina Rust

Moderatorin RBB



In der Talkrunde „Stadtmobilität geht (auch) anders!“ tauschten sich die Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner zu den folgenden Themen aus:

a) Vielfältige Lebenssituationen und Bedürfnisse in der Bevölkerung

Sichere Mobilität hob unter anderem Bettina Rust als Berlinerin, die alle Verkehrsmittel nutzt, in der Diskussion als ein Bedürfnis hervor, welches für alle Bevölkerungsgruppen bei der Verkehrsmittelwahl eine Rolle spiele und demzufolge in der zukünftigen Stadtgestaltung berücksichtigt werden sollte. Im Lauf des Gesprächs diskutierten die Podiumsteilnehmerinnen und -teilnehmer Möglichkeiten, bisherige Autofahrerinnen und -fahrer über alle Bevölkerungsgruppen hinweg von umweltfreundlicheren Fortbewegungsmethoden zu begeistern. In diesem Zusammenhang plädierten die Podiumsteilnehmenden dafür, die Lebenssituation und die Bedürfnisse bestimmter Bevölkerungsgruppen zu unterscheiden. Beispielsweise die junge Stadtbevölkerung, die weniger Wert auf ein eigenes Auto legen und vergleichsweise selten das Auto als Fortbewegungsmittel wählen würde. Junge Menschen würden indessen vermehrt Apps zur Gestaltung ihrer Mobilität nutzen. Dies sahen die Podiumsteilnehmenden unter Vorbehalt einer verbesserten Radverkehrsinfrastruktur als eine Chance für einen höheren Radverkehrsanteil im Modal Split. Die Affinität junger Menschen zu appgestützter Mobilität schätzten sie weiterhin als eine Möglichkeit für mehr Car- bzw. Bikesharing ein. Gleichzeitig wurde die Frage aufgeworfen, inwiefern das veränderte Mobilitätsverhalten der jungen Generation Bestand haben wird, wenn sich deren Lebenssituation verändert (z. B. Familiengründung, Berufseinstieg, steigendes Einkommen). Die Prognosen hierzu gingen auseinander. Auch in Hinblick auf die Bevölkerung fortgeschrittenen Alters tauschten sich die Podiumsteilnehmenden aus. In denjenigen Stadtteilen, die über eine gute ÖPNV-Verbindung verfügen, würde die ältere Stadtbevölkerung vermehrt den ÖPNV und das Fahrrad bzw. E-Bike und seltener das Auto nutzen im Vergleich zu schlecht über den ÖPNV angebundenen Stadtteilen. Ein weiterer Diskussionspunkt war die Situation der Bevölkerung im Stadtumland. Ein beträchtlicher Teil der Stadtumlandbevölkerung pendele mit dem PKW zu ihren Arbeitsplätzen in die Stadt. Die Frage, inwiefern eine bessere ÖPNV-Anbindung des Stadtumlands die Anzahl der PKW im Stadtgebiet verringern kann, blieb in der Diskussion offen.

b) (Un-)genutzte Potenziale – wo kann und soll es hingehen?

In der Gesprächsrunde wurden bereits genutzte Potenziale nachhaltiger Mobilität thematisiert. Beispielsweise wurde von einem Trend in dynamisch wachsenden deutschen Städten berichtet: Junge Menschen aus dem Stadtumland zögen zunehmend in die Kernstadt. Ihre Beweggründe lägen unter anderem darin, dass ihre Kinder in der Stadt eine gute Kindertagesstätte bzw. Schule besuchen könnten und sie dank ÖPNV nicht mehr auf ein eigenes Auto angewiesen seien. Ferner wurden Potenziale der Bevölkerung und der gestaltenden Institutionen diskutiert, die bisher wenig genutzt würden. Beispielsweise könnte das Bedürfnis nach sicherer Mobilität darüber befriedigt werden, dass ein Umdenken aller Verkehrsteilnehmenden hin zu mehr gegenseitiger Rücksicht stattfindet. An besonders beanspruchten Verkehrspunkten könnte die Verkehrsplanung über eine konsequente Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel für mehr Sicherheit im Verkehr sorgen. Als bisher wenig ausgeschöpftes Potenzial wurde die Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung angesprochen. Hohen Konsens fand in der Gesprächsrunde die Forderung nach langfristigen Stadtplanungsansätzen. In die Stadtplanung sollten ganzheitliche Zukunftsszenarien einfließen, die soziale, technologische und weitere Innovationen und deren systemische Effekte berücksichtigten (z. B. zukünftige Verkehrsteilnahme der jungen Generation, zukünftige Veränderungen hinsichtlich Arbeiten und Wohnen, Umgestaltung freiwerdender Parkierungsflächen).

c) Die (re-)aktive Kommune und ihre Anforderungen an die Bürgerinnen und Bürger

Im Lauf der Diskussion wurden verschiedene Konzeptionen kommunaler Verhaltensweisen in den Raum gestellt. Die Entwürfe der „reaktiven Kommune“ und der „aktiven Kommune“ stellten die beiden Pole dar, zwischen denen sich die Diskussion bewegte. Eine „reaktive Kommune“ akzeptiere den bestehenden Modal Split und gehe davon aus, dass es aktuell keine massentaugliche Mobilitätsalternative zum Auto gäbe. Sie gestalte überwiegend über monofunktionale Planungsprojekte nach dem Paradigma der autogerechten Stadt. Eine „reaktive Kommune“ sei in der Regel mit dem Problem konfrontiert, dass das etablierte Mobilitätsverhalten ihrer Bürgerinnen und Bürger in Kombination mit den aktuell käuflichen Autos zu häufigen Überschreitungen der gesetzlich vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte im Stadtgebiet führe. Dementsprechend fordere eine „reaktive Kommune“ zwar keine Veränderungen im Mobilitätsverhalten, jedoch müssten sich die Bürgerinnen und Bürger mit den Nachteilen einer autogerechten Stadt abfinden. Eine „aktive Kommune“ investiere in eine langfristige Verkehrsentwicklungsplanung, die unter anderem Maßnahmen zur Emissionsreduktion und Verbesserung von Aufenthaltsqualität und Gesundheit enthalte (z. B. sichere Radinfrastruktur, neue Begegnungsstätten). Sie führe umfassende Studien (Querschnittsanalyse zu Bedürfnissen, Wegen, Aktivitäten, etc.) durch für bedarfsbasierte Visionen statt teurer Lösungen für Randgruppen. Eine „aktive Kommune“ erprobe innovative Lösungen im Trial-and-Error-Verfahren. Sie verfolge eine mutige, innovative Stadtplanung und -gestaltung, indem sie über Maßnahmenpakete aktiv auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens abheben würde. Eine „aktive Kommune“ bedürfe Bürgerinnen und Bürger, die Bereitschaft zur Partizipation und zum Erproben innovativer Lösungen mitbringen würden. Sie fordere von der Bevölkerung weiterhin Geduld für längere Planungsprozesse und Akzeptanz im Falle von zwischenzeitlichen Fehlschlägen ein.

Die Vor- und Nachteile dieser kommunalen Verhaltensweisen wurden in der Gesprächsrunde kontrovers diskutiert. Bei einem Aspekt, der besonders kritisch erörtert wurde, handelte es sich um die Bereitschaft der Bevölkerung, ein potenzielles Scheitern innovativer Mobilitätskonzepte in Kauf zu nehmen.

Tag 2 | 31. März 2017

Was sind die nächsten Schritte?



Tag 2 | 31. März 2017 | Was sind die nächsten Schritte?

Am zweiten Tag des UBA Forums 2017 lag der Fokus auf der Umsetzung der Vision für die Stadt für Morgen: Wie kann dies gelingen? Welche Voraussetzungen müssen dafür geschaffen werden? Und wie können alle Akteure dazu beitragen? Eingangs gab Jan Gehl Einblick in seinen Erfahrungsschatz im Bereich der Stadtplanung und sein Planungskonzept „Städte für Menschen“. Anschlie-

ßend tauschten sich die Teilnehmenden in Workshops dazu aus, wie eine Umsetzung hin zu einer umweltschonend mobilen, lärmarmen, grünen, kompakten und durchmischten Stadt gelingen kann.

„Cities for people“

Jan Gehl | Gehl Architects (Kopenhagen)

Zu Beginn seines Vortrags zeigte Jan Gehl kritische Herangehensweisen und Resultate der modernistischen Stadtplanung auf. Die europäischen Städte Anfang des 19. Jahrhunderts waren auf eine Fortbewegungsgeschwindigkeit von etwa fünf Stundenkilometern ausgelegt – laut Jan Gehl ein angemessener Maßstab für Menschen. Hingegen führte der Fokus der modernistischen Stadtplanung auf die Gebäude statt auf die Gebäudewenräume in den 1960er Jahren zu gravierenden Skalierungsproblemen.

Die dominierende, modernistische Stadtplanung entwarf autogerechte Städte, die auf Fortbewegungsgeschwindigkeiten zwischen 60 bis 100 Stundenkilometern ausgerichtet waren.

Zu den Vorzeigbeispielen des Modernismus zählt die brasilianische Hauptstadt Brasilia mit ihren Hochhäusern, weitläufigen Plätzen und Straßenzügen (Jan Gehl: „Brasilia syndrome“). Diese modernistische Stadtplanung schränkte das Leben auf öffentlichen Plätzen deutlich ein.

Einige Stadtplanerinnen und Stadtplaner, wie Jan Gehl, begannen nach einem städtischen Lebensraum zu forschen, der auf die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Bedürfnisse der Menschen passt. Seine Erkenntnisse sammelte Jan Gehl, indem er Menschen bei ihren alltäglichen Aktivitäten auf den Straßen und öffentlichen Plätzen beobachtete. Dank solcher Studien des öffentlichen Lebens wissen wir inzwischen einiges über gesunde menschliche Lebensräume in der Stadt. Beispielsweise ist es wichtig, bei der Planung öffentli-



cher Plätze für Schutz (z. B. vor Unfällen, Gewalt und Wetter), Behaglichkeit (z. B. beim Gehen, Verweilen und Sitzen) und Vergnügen (z. B. über den gewählten Maßstab oder das Design) zu sorgen.

Das Planungsparadigma, das Jan Gehl vorschlägt, zielt auf lebendige, lebenswerte, nachhaltige und gesunde Städte ab. Einen bedeutenden Einfluss hatte Jan Gehl auf die Entwicklung der dänischen Hauptstadt Kopenhagen. Bereits seit den 1960er Jahren führte die Stadt Maßnahmen durch, um zu einer „Stadt für Menschen“ zu werden. So wurde beispielsweise die Fuß- und Radinfrastruktur prioritär zu stadtweiten Netzen ausgebaut. Der Ausbau sollte Menschen dazu einladen, wieder mehr Wege aktiv per Rad oder zu Fuß zurückzulegen. Gleichzeitig wurde ein effizientes, stadtweites ÖPNV-Netz eingerichtet. Seit Jahrzehnten erhebt die Stadt Kopenhagen systematisch Daten zu den Nutzungsgehnheiten der Menschen auf öffentlichen Plätzen. Anhand dieser Daten lassen sich deutliche Veränderungen

aufzeigen. Als Hinweis auf eine lebendige, lebenswerte Stadt halten sich immer mehr Menschen – auch ein hoher Anteil an Kindern – auf öffentlichen Plätzen auf. Der Anteil an Radverkehr hat sich generationsübergreifend deutlich erhöht (2015: auf 45 %).

Jan Gehls Büro hat sein Konzept darüber hinaus bereits in Stadtplanungsprojekten weltweit umgesetzt (z. B. New York, Istanbul und Moskau). Nachhaltige Transportsysteme gewinnen weltweit an Bedeutung: Der Anteil an motorisiertem Individualverkehr nimmt beispielsweise in den USA und Australien ab, während der ÖPNV-Anteil weltweit zunimmt.

In seinen abschließenden Bemerkungen wies Jan Gehl darauf hin, dass die Idee der individuellen Mobilität früher eine gute Idee war, aber für die Riesenstädte von heute nicht ratsam. Auch das autonome Auto sei nur eine Lösung für die Autoindustrie in Zukunft, wenn sie das alte Modell nicht mehr verkaufen können. Eine sinnvolle Alternative für die Stadt für Morgen stelle die Verknüpfung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr dar.

Fragen und Diskussion

- ▶ Welche Empfehlungen haben Sie für Städte mit besonders starken Wachstumstendenzen bzw. Megacities im Globalen Süden? Eine gute Stadtplanung ist wichtig für die Wirtschaftlichkeit einer Stadt (Beispiel Bogota). Es ist wichtiger, dass die breite Masse der armen Leute sich schnell bewegen kann anstatt nur wenige, reiche Menschen.
- ▶ Warum ist es in stark wachsenden Städten in den Entwicklungsländern nicht besser, die Menschen leben in Hochhäusern übereinander anstatt in Slums nebeneinander? Warum sollte sich die heutige Stadtplanung am Vorbild der mittelalterlichen Stadt mit ihrer bekanntlich schlechten Lebensqualität orientieren? Es geht darum, zwischen sinnloser und sensibler Verdichtung zu unterscheiden. Endlos hohe Hochhäuser sind die faule Variante, um die Probleme in den Städten zu lösen. Niedrige abgestufte Hochhäuser können sinnvoll sein oder viele Orte menschlicher Begegnung, wie in den mittelalterlichen Städten.
- ▶ Wie haben Sie es geschafft, Ihre Projekte umzusetzen? Bisher wurden überwiegend Daten zu Autos in Städten gesammelt. Wir haben angefangen, genauso systematisch Daten zu den Gewohnheiten von Menschen außerhalb von Autos zu sammeln. Das war eine wichtige Planungs- und Argumentationsgrundlage. Darüber hinaus haben wir Erfolgsmodelle kopiert (z. B. zu Beginn in Kopenhagen: Orientierung am Kieler Stadtzentrum).
- ▶ Wie können die heutigen europäischen Städte am besten zu Städten für Menschen werden? Inzwischen gibt es genügend Erfahrungswerte, nach denen Städte für Menschen geschaffen werden können. Die Bürgermeister können sich an vielen Modellstädten orientieren. Idealerweise achtet eine Stadt gleichermaßen auf die Bedürfnisse von Kindern wie auch von Senioren, dann ist sie für alle Menschen in Ordnung.
- ▶ Sind die Rad- und ÖPNV-Nutzenden besser für die Wirtschaft einer Stadt als die Autofahrenden? Für Kopenhagen wurde ein volkswirtschaftlicher Gewinn von 25 Cents pro Personenradkilometer berechnet versus einen Verlust von 17 Cents pro Personenautokilometer.
- ▶ Warum haben Sie kein Projekt in Deutschland? In Deutschland läuft das schon von selbst. Außerdem kann mein Buch als Hilfe zur Selbsthilfe genutzt werden.

Perspektivwechsel: Von den Themen zu den Handelnden

Verschiedene Impulsgeberinnen und Impulsgeber aus Behörden, Ministerien, Kommunen, Unternehmen, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und dem Ausland stellten sich dem Perspektivwechsel und diskutierten im Fish-Bowl-Format mit Workshop-Teilnehmenden aus möglichst allen Akteursgruppen: Welche Schritte müssen wir gehen, damit die umweltschonend mobile, lärmarme, grüne, kompakte und durchmischte Stadt auch Realität wird? Wie kommen wir vom Wissen zum Handeln? Zum andern sollte ein Perspektivwechsel zwischen den verschiedenen Akteursgruppen stattfinden, indem gezielt artikuliert wird, was die verschiedenen Akteursgruppen voneinander erwarten, was sie

brauchen, damit die nächsten Schritte gegangen werden können.

In jedem Workshop eröffnete eine Kommunikatorin bzw. Kommunikator mit einer provokanten These die Diskussion. Im Anschluss daran nahmen verschiedene Impulsgeberinnen und Impulsgeber dazu Stellung, bevor der Austausch mit den Teilnehmenden begann, geleitet durch eine Moderation. Der Workshop 6 „Internationales“ war mit zwei Vorträgen und Diskussion konzipiert, wie die Workshops am 1. Tag des UBA Forums, da ein Austausch über weitere notwendige Schritte auf internationaler Ebene im Rahmen des UBA Forums nicht sinnvoll schien.

Tag 2 | 31. März 2017 | Workshop 1

Behörden und Ministerien

Kommunikator | Felix Poetschke, Umweltbundesamt

Impulse von | Uwe Brendle, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Dr. Markus Eltges, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Dr. Harry Lehmann, Umweltbundesamt

Moderation | Carla Schönfelder, team ewen GbR

Können Behörden, Ministerien und die Workshop-Teilnehmenden sich auf ein gemeinsames Ziel verständigen und letztlich zu einem Team werden? Haben wir ein gemeinsames Ziel?

Bereits in den Impulsen wurde deutlich, dass es zwischen den Behörden bzw. Ministerien noch kein Team gibt: Selbst innerhalb der Ministerien seien die Abteilungen und jeweiligen Interessen sehr unterschiedlich. Viel diskutiert wurde deshalb die Rolle des Bundes. Einige Teilnehmende wünschten sich mehr Raum für Innovationen, darunter Kommunen, Aktive und Unternehmen. Als Bremsen wurden unter anderen Gesetzes-

vorgaben wie die StVO oder die Stellplatzverordnung ausgemacht, die sehr schwierig zu ändern seien, aber zugleich zu wenig Flexibilität und Unterstützung für die Kommunen zulassen würden (Stichworte Carsharing, Tempo 30). Auch seien Zuständigkeitsabgrenzungen von Behörden nicht immer gut geeignet, um die Probleme zu lösen.

In der Diskussion wurde auf die Rolle des Wohnungsbaus für die Stadt für Morgen verwiesen, z. B. was den Ausbau der Elektromobilität über Ladeinfrastruktur vor Ort angehe.

Die Meinungen, ob Bürgerbeteiligung die Akzeptanz von staatlichen Maßnahmen erhöht oder nicht, gingen auseinander. Manche notwendigen Maßnahmen wie der Ausbau von Straßenbahnlinien würden damit unmöglich, da die Anwohnenden dies regelmäßig ablehnen würden.

Kritisiert wurde weiterhin, dass häufig die Instrumente vor den Zielen gewählt würden. Dabei sei es notwendig, dass man sich erst auf ein gemeinsames Ziel verständigt, bevor man sich überlege, welche Instrumente die besten seien, um dieses zu erreichen. Dieser kleine Kompromiss wurde in der Runde als Fazit mitgenommen.

Tag 2 | 31. März 2017 | Workshop 2

Kommunen

Kommunikator | Dr. Fritz Vorholz, Agora Verkehrswende

Impulse von | Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik, Dorothee Dubrau, Stadt Leipzig, Michael Milde, Stadt Münster

Moderation | Wolfgang Aichinger, Consultant Nachhaltige Mobilität

Ein kurzer Einstieg durch Dr. Vorholz von Agora Verkehrswende machte deutlich, dass wir es in der BRD beim nachhaltigen Stadtverkehr nicht mit einem Erkenntnisdefizit, sondern mit einem Umsetzungsdefizit zu tun haben. Alle Podiums- und Workshopteilnehmenden stimmten mit der Analyse von Dr. Vorholz überein, identifizierten Gründe für diesen Missstand und trugen Forderungen und Lösungen aus unterschiedlichen Perspektiven vor.

Gründe für Missstände

Während Verwaltungen Verkehrsthemen gegenüber zunehmend progressiv eingestellt seien, zeichne sich kommunale Politik häufig noch durch eine ausgeprägte Orientierung auf das Auto aus. Ansässige Wirtschaft, welche Kommunen Steuern und Arbeitsplätze bringe, stärke diese politische Tendenz durch ein häufig klares Interesse an automobiler Mobilität. Auch die Presse vor Ort äußere sich in vielen Fällen sehr kritisch gegenüber Maßnahmen, die Rad- und Fußverkehr oder ÖPNV stärken und den Einflussbereich des Autos schmälern. Es komme oftmals zu einer einseitigen autofreundlichen Berichterstattung. Als weiterer Grund für bestehende Missstände wurde das Arbeiten und Denken in Silos identifiziert, was zu einer bisweilen fehlenden integrierten Planung in Städten führe. Ein weiteres Problem sei das fehlende Verständnis für Großstadthemen von Abgeordneten in Landtagen und im Bundestag, welche meist aus kleineren Städten oder dem ländlichen Raum kommen würden.

Forderungen

Mehr Platz für aktive und nachhaltige Mobilität und eine neue Flächenverteilung im öffentlichen Raum. Um nachhaltige Mobilität in Städten Wirklichkeit werden zu lassen, sollte die Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt werden, mehr Geld für Innenstadtumbau und Straßenrückbau in die Hand genommen werden und Entscheidungen losgelöst von Wahlen umgesetzt werden. Hierbei sei es wichtig, die eingeschlagene Richtung beizubehalten. Die nötig werdenden Gelder könnten durch eine Umverteilung bestehender Finanzströme zu Gunsten nachhaltiger Mobilität geschaffen werden und es könnten beispielsweise die Mineralölsteuer erhöht und klimaschädliche Subventionen abgebaut werden. Grundsätzlich sollte der Begriff „Verkehrswende“ geschärft werden.

Lösungen

Um die genannten Forderungen zu erreichen, wurde ein sektorübergreifendes Change-Management in Kommunen vorgeschlagen. Außerdem wurde es als wichtig angesehen, positiven Stimmen aus der Bevölkerung mehr Gewicht zu verleihen und nicht immer nur denjenigen, die kritisieren und meckern, Raum zu geben. Feldversuche und Reallabore wurden als zentral angesehen, wenn es darum geht, nachhaltige Mobilität erlebbar zu machen und positive Emotionen zu wecken. Grundsätzlich sollte die anstehende Wende positiv besetzt werden und „Wegnehmen/Verbots-Rhetorik“ vermieden werden. Für die Entwicklung und Umsetzung passender

Maßnahmen sollte die Datenlage verbessert und Daten besser aufbereitet werden. Volksbefragungen wurden dahingehend als wichtig erachtet. Ehrliche und offene Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern sei zentral, da dies gleich die entstehenden Erwartungen in Kontext setze. Der Umstieg auf nachhaltige Fortbewegungsarten könne nur gelingen, wenn die nötigen Angebote geschaffen würden. Ein verbessertes Angebot

müsse beispielsweise mit schärferen Kontrollen im Straßenverkehr und Parkraumbewirtschaftung oder gar einer Klage (DUH verklagt derzeit Mainz) flankiert werden, um den Druck zu erhöhen. Die Kommunen sollten zudem proaktiv handeln, um eben nicht nur auf Druck von außen reagieren zu müssen, sondern aktiv gestaltend tätig werden zu können.

Tag 2 | 31. März 2017 | Workshop 3

Unternehmen

Kommunikator | Michael Adler, *tippingpoints*

Impulse von | Rainer Becker, *Maven/General Motors Europe*, Susanne Breitenberger, *BMW Group*, Andreas Gehlhaar, *Deutsche Bahn*, Dr. Tom Kirschbaum, *Door2Door/ally*

Moderation | Martin Schmied, *Umweltbundesamt*

Impulse

Zunächst wurden seitens der Unternehmen kurze Statements abgegeben: Susanne Breitenberger von der BMW Group erklärte, dass BMW beabsichtige, neben der Produktion und dem Verkauf von Pkw zukünftig auch Mobilitätsdienstleistungen verstärkt anzubieten. Hierfür sollten gemeinsam mit den Städten die Rahmenbedingung geschaffen werden. Auch Rainer Becker (Maven/General Motors Europe) war der Meinung, dass die Möglichkeiten von Carsharing noch nicht ausgeschöpft seien. Es werde zu viel debattiert, anstatt zu handeln. Um das heutige Fahrzeugaufkommen zu reduzieren, müssten mehr Personen in einem Pkw transportiert werden, so Dr. Tom Kirschbaum von Door2Door GmbH/ally, die eine App für den städtischen Nahverkehr anbieten. Andreas Gehlhaar von der Deutschen Bahn AG gab zu bedenken, dass die Gemeinden die Anforderungen an den ÖPNV definieren würden und breitere Ausschreibung erfolgen müssten, damit der ÖPNV attraktiver werde. Die Bahn reagiere lediglich auf das ausgeschriebene Angebot.

Diskussion

Die anschließende Diskussion konzentrierte sich auf die Chancen und Risiken des Handels. Es wurde bemängelt, dass in Deutschland zu viel reguliert sei und kaum etwas gewagt würde. So würden z. B. in China Projekte wesentlich einfacher und schneller realisiert. Dem wur-

de entgegenhalten, dass die demokratischen Verhältnisse in China nicht mit denen in Deutschland vergleichbar seien. In diesem Punkt bestand zwar Einigkeit, es sollte aber trotzdem in Deutschland mehr gewagt werden. Es würden zeitlich begrenzte Experimentierfelder benötigt, um neue Ideen und Konzepte in der Praxis zu erproben. Hierfür sollten Bund und Länder die rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen und Finanzmittel zur Verfügung stellen.

Tag 2 | 31. März 2017 | Workshop 4

Wissenschaft

Kommunikator | Dagmar Dehmer, Tagesspiegel

Impulse von | Prof. Dr. Carsten Gertz, TU Hamburg Harburg, Institut Verkehrsplanung und Logistik,
Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Universität Frankfurt am Main, Institut für Humangeographie, Mobilitätsforschung,
Prof. Dr. Barbara Lenz, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung,
Prof. Dr. Oliver Schwedes, TU Berlin, Integrierte Verkehrsplanung

Moderation | Dr. Katrin Dziekan, Umweltbundesamt

Impulse

Dagmar Dehmer vom Tagesspiegel eröffnete die Diskussion mit zwei Denkanstößen, zum einen zum Thema SUV und deren besonderer Bedeutung für Frauen, zum anderen mit der Fragestellung, wie sich der Urbanisierungstrend entwickelt, wenn die Ressourcenansprüche der Menschen unverändert bleiben. Prof. Dr. Barbara Lenz hob hervor, dass das Auto nach wie vor ein Statussymbol und für viele Frauen notwendig sei, um den Alltag bewältigen zu können. Zum zweiten Denkanstoß kritisierte Prof. Dr. Martin Lanzendorf, dass das Wissen der Mobilitätsforscher nicht ausreichend transportiert würde und es notwendig sei, dass sich der Städtebau an das Alltagsleben der Menschen anpasse.

Diskussion

Anschließend konstatierte ein Vertreter der Berliner Verwaltung, dass die Wissenschaft auf die Praxis zugehen müsse und bemängelte, dass in der Verwaltung häufig die Zeit für Entscheidungen fehle. Darauf entgegnete Prof. Dr. Oliver Schwedes, dass die Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis Probleme bereite, auch weil Ressourcen für eine dauerhafte Zusammenarbeit fehlten. Ein Verkehrsplaner aus Heidelberg ergänzte, dass Kommunen nicht mitbekämen, was gegenwärtig erforscht wird und dass ein Wissenstransfer fehle. Prof. Dr. Barbara Lenz unterstützte diese Aussage und schlug vor, einen dauerhaften Beirat einzuführen, um strategische Themen gemeinsam diskutieren zu können. Prof. Dr. Carsten Gertz unterstrich mit seinen Aussagen, dass Akteure aus Wissenschaft und Praxis in einem Raum zusammengeführt werden müssten, um eine bessere Kommunikation zu gewährleisten. Die Wissenschaft brauche zwingend praktische Partnerinnen und Partner. Eine weitere Teilnehmerin regte zudem an, neben Best-Practice-Beispielen auch aufzuzeigen, woran

Projekte scheitern würden, um aus den entstandenen Fehlern lernen zu können. Diese Informationen werden allerdings nicht kommuniziert, was sich nachteilig auf zukünftige Planungen auswirken könne.

Die Kernaussage des Workshops Wissenschaft war schließlich, dass die Wissenschaft bereits in der richtigen Richtung forsche, sich auch bemühe die Ergebnisse zu kommunizieren, aber zu wenig Austausch mit der Praxis stattfinden würde. Prof. Dr. Oliver Schwedes fasste zusammen, dass strategische Planung nicht stattfinden könne, wenn man nicht wisse, was das Ziel sein soll – man kenne aber auch nicht das Ziel, wenn man die Möglichkeiten nicht kenne.

Tag 2 | 31. März 2017 | Workshop 5

Zivilgesellschaft

Kommunikator | Hans Koberstein, ZDF

Impulse von | Michael Jäcker-Cüppers, Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD), Marion Jungbluth, Verbraucherzentrale Bundesverband e. V., Wasilis von Rauch, Verkehrsclub Deutschland, Ronald Winkler, ADAC

Moderation | Dr. Wiebke Zimmer, Öko-Institut e. V.

Diskussion

Eine These der Diskussion lautete, dass Maßnahmen wie die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit zu lange dauern würden. Dies gelte auch für die Weiterführung einer ökologischen Steuerreform, den Abbau umweltschädlicher Subventionen und die Entfernungspauschale.

Über die Industrie- und Handelskammern sollten Unternehmen als Verbündete zur Förderung einer umweltverträglichen Mitarbeitermobilität stärker eingebunden werden. Initiatorinnen sollten Städte und Kommunen sein.

Impulse und Initiativen aus der Zivilgesellschaft müssten noch stärker durch Verbände und Vereine unterstützt werden. Dafür sollten Städte und Kommunen Foren zum Austausch von Ideen schaffen. Es müssten positive Bilder von einer lebenswerten Stadt durch die Einrichtung von Experimentierräumen geschaffen werden. Es solle kein Verzicht „gepredigt“, sondern Verbesserungen erlebbar gemacht werden. Die Umgestaltung des Seine-Ufers in Paris zur Flaniermeile sei hierfür ein gutes Beispiel. Ein weiteres positives Beispiel sei die Initiative zum Volksentscheid zur Fahrradförderung in Berlin. Kampagnen müssten über längere Zeiträume und in Intervallen laufen. Hierfür sollten der ADAC und der VCD beim Thema Sicherheit im Verkehr und „Vision Zero“ punktuell zusammenarbeiten. Aktionen wie „Spar dir dein Auto“ in Mannheim mit einer Jahreskarte des ÖPNV zu verknüpfen, würden positive Anreize bieten.

Hindernisse zur Umsetzung von Maßnahmen wurden in der Straßenverkehrsordnung gesehen. Dies zeige sich besonders am Beispiel zur Einrichtung von temporären Spielstraßen. Das Auto sei nach wie vor „überprivilegiert“. Hier würde zivilgesellschaftliches Engagement an seine Grenzen stoßen.

Zur Vermittlung komplexer Sachverhalte aus der Wissenschaft brauche es mehr guten Fachjournalismus. Das gelte besonders für das Thema Lärm.

Tag 2 | 31. März 2017 | Workshop 6

International

Moderation | Dr. Christoph Ewen – team ewen GbR



Sandra Retzer | *Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, China*



1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Seit Beginn des 21. Jahrhundert lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in urbanen Räumen. Die Dynamik, welche mit der Verstädterung der Welt einhergeht, unterscheidet sich jedoch in verschiedenen Betrachtungsräumen stark.

In den westlichen Gesellschaften ist die Urbanisierung heute weitestgehend abgeschlossen, der Fokus liegt dort auf der weiteren Qualifizierung und Anpassung der bestehenden räumlichen und sozialen Gefüge. Die Urbanisierung, etwa in den Schwellen- und Entwicklungsländern Asiens oder Afrikas, verändert dagegen das im 19. und 20. Jahrhundert gewachsene globale Gefüge nachhaltig. Megastädte wie Peking, Delhi oder Jakarta wachsen weiter rapide an und allein in China wird es bis zum Jahr 2025 etwa 220 Städte mit mehr als einer Millionen Einwohnerinnen und Einwohner geben – zum Vergleich, in Europa gibt es heute insgesamt 35 Millionenstädte. Das explosionsartige Anschwellen der Städte, etwa in Asien, birgt gewaltige Chancen und Risiken, welche im globalen Kontext betrachtet werden müssen. Um die Herausforderungen, wie den Klimawandel, die Ressourcenknappheit oder die globale Armut anzugehen, ist es unabdingbar, weltweit technische und gesellschaftliche Innovationen und einen dynamischen Wandel voranzutreiben. Dieser Wandel geht vor allem von den Städten dieser Welt aus!

Lebensqualität und intellektuelle Entfaltung als Voraussetzung für die Stadt für Morgen

Die Städte und insbesondere die Megastädte als globale Wissensakkumulatoren, als Handels-, Finanz- und Transportzentren befinden sich in zunehmendem Wettbewerb miteinander. Dabei geht es um die Gewinnung der kreativen Köpfe der globalen Wissensgesellschaft und um Alleinstellungsmerkmale, welche die Attraktivität dieser Städte langfristig sichern. Die Stadt für Morgen (in allen Gesellschaften dieser Erde) als Metapher für eine erfolgreiche Stadt, wird diejenige sein, welche die höchste Lebensqualität, den höchsten Grad an sozialer Inklusion und den höchsten Grad an intellektueller Entfaltung ermöglichen kann und damit die kreativen, innovativen und hochmobilen Köpfe dieser Welt anzieht. Was sind die Schlüsselemente, um diese Qualitäten sicherzustellen?

Diese 10 Punkte sind die wesentlichen Schlüsselemente der Stadt für Morgen: **Entfaltung** (Freiheitlich politische, gesellschaftliche und kulturelle Rahmenbedingungen), **Beteiligung** (Partizipative Stadtgestaltungsprozesse), **Inklusion** (Bezahlbarer Wohnraum und innovative Arbeitskonzepte), **Wohnen** (Neue mischgenutzte und (nach-)verdichtete Wohnformen), **Flexibilität** (Reibungslose und verfügbare intermodale Mobilität), **Restrukturierung** (Verlagerung des Verkehrs in die Vertikale und Wiedergewinnung der Verkehrsflächen als gesellschaftlich nutzbaren, öffentlichen Stadtraum), **Ökologie** (Räumliche und funktionale Verknüpfung von Natur- und Stadtraum), **Energie** (Energieeffizienz und Energieautarkie der Städte), **Kreisläufe** (Integrierte und nachhaltige Stoffkreisläufe, Wasser- und Abfallwirtschaft) und **Digitalisierung** (Vernetzte, automatisierte und integrierte Service-, Produktions- und Infrastrukturen).

2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die Vision für eine zukunftsfähige Stadt des UBA ist aus meiner Sicht ein sehr gelungenes Bekenntnis zu einer am Menschen ausgerichteten Lebenswelt. Ich denke, dass die Vision einen integrierten Handlungsleitfaden zur Gestaltung nachhaltiger Städte bietet, aber auch Denkansätze zu den zukünftigen Herausforderungen für eine lebenswerte Stadt für Morgen anregt. Diese Stadt für Morgen ist mit Sicherheit eine Stadt, die wie in dem vorliegenden Entwurf sehr gut herausgestellt, eine lebenswerte Stadt ist. Das Papier geht diesbezüglich gut auf die politischen, planerischen, technischen sowie partizipativen Maßnahmen ein, welche notwendig sind, um solch lebenswerte Städte zu ermöglichen bzw. sicherzustellen.

Monika Zimmermann | ICLEI – Local Governments for Sustainability

1. Was sind aus Ihrer Sicht zentrale Ansätze für die Stadt für Morgen?

Zu den zentralen Ansätzen für die Stadt für Morgen gehört eine Stadtverkehrspolitik, die sich in die Ziele der nachhaltigen Stadtentwicklung einfügt und diese mitgestaltet.

Der Stadtverkehr für Morgen muss Vorrang geben für das zu-Fuß-Gehen, Radfahren, die Nutzung diverser kleiner Verkehrsmittel mit 2,3 oder 4 Rädern, für öffentliche Verkehrsmittel sowie öffentliche Fahrzeuge und Mitnahme verschiedener Art. Wir nennen dies zusammen international „Ecomobility“, in Deutsch beschreibt „Umweltverbund“ dies am besten. Wichtig ist nicht nur die gezielte Förderung und Bevorzugung dieser Mobilitätsarten, sondern vor allem auch deren technische, tarifliche, fahrplanmäßige und sonstige Verknüpfung.

Eine Stadt, die nicht mehr dem privaten Autobesitz und dessen individueller Nutzung Priorität einräumt, gewinnt öffentlichen Raum, Finanzmittel und Lebensqualität. Sie reduziert Lärm und Abgase, fördert die Gesundheit und Sicherheit ihrer Bewohnerinnen und Bewohner und trägt zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei.



2. Wie bewerten Sie aus Ihrer Erfahrung die Vision des UBA für eine zukunftsfähige Stadt?

Die Vision des UBA ist richtig und sollte von allen Seiten und Kräften Unterstützung bekommen. Nun gilt es die Vision in Realität umzusetzen durch die geeigneten politischen Instrumente.

Diskussion

Die Teilnehmenden vertraten die Meinung, dass wir von Vorreiterstädten lernen könnten und dass am Anfang der politische Wille stehe. Dieser komme oft aus der „sozialistischen Ecke“, wobei eine enge Verbindung zur Sozialpolitik bestünde. Dabei seien ökonomische Probleme ein Hauptmotivator. Darüber hinaus gebe es in den Städten klare Klimaschutzziele. Die Städte würden ihre Entwicklung und ihre Trends in Bezug zur Verkehrsentwicklungsplanung kennen.

In Hinblick auf internationale Entwicklungen wurde kritisch gesehen, dass das freefloating Carsharing-Angebot car2go nur einen geringen Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge einsetzen würde. Teilnehmende brachten als ein europäisches Best-Practice-Beispiel das Vorhaben der Stadt Oslo ein, bis 2019 autofrei zu sein (Programm „Autofrei bis 2019“).

Mit Blick auf die Entwicklungen in chinesischen Städten wurden Adaptionmöglichkeiten auf struktureller und konkreter Ebene diskutiert. Im Fünfjahresplan Chinas seien Incentives für E-Mobilität und der Ausbau der Ladeinfrastruktur (u. a. auch Schnellladeinfrastruktur) verankert. Festgelegt sei darüber hinaus, dass für alle Neubauten in China eine private Ladestation vorhanden sein müsse. Als Best-Practice-Beispiel wurde genannt, dass der städtische Güterverkehr vor Ort bereits elektrisch abgewickelt würde (Verteilerverkehr auf Dreiräder). China fördere außerdem E-Busse. Neben adaptionwürdigen Beispielen wurden auch negative Aspekte der Entwicklungen in chinesischen Großstädten themati-

siert. Teilnehmende wiesen darauf hin, dass im Bereich der E-Mobilität aktuell noch viel von Hand gearbeitet würde, was mit versteckter Arbeitslosigkeit einherginge. Auch seien die Stromquellen für Elektromobilität nicht grün – der Anteil erneuerbarer Energien am Strommix mache bisher 30% aus. Der Kohlestrom mache weiterhin einen hohen Anteil an Chinas Strommix aus und der Ausbau von Atomstrom sei von heute 2% auf künftig 8% geplant. Die Stromerzeugung fände im Westen Chinas statt, im Osten sei wenig Platz für EE-Strom.

Im Fünfjahresplan Chinas würden zwar konkrete Klimaschutzziele von 7% Minderung benannt, diese Zahl sei jedoch nicht klar definiert. Bisher gäbe es noch kein CO₂-Monitoring, damit sei die Bezugsgröße nicht klar.

Weiterhin gäbe es in China aktuell keine öffentliche Diskussion zum Thema Lärm. Es sei zu erwarten, dass in China (wie auch in Deutschland) Lärm erst in den Fokus des Umweltschutzes kommen werde, wenn die Luftprobleme gelöst seien.

Verglichen mit den Prozessen in Deutschland gingen in China viele Prozesse durch den Top-down-Ansatz schneller. Es würde viel Geld von den Banken für Regierungsprojekte verwendet. Allerdings sei das nicht sehr nachhaltig. Der Gebäudebestand sei auf nur ca. 20 Jahre ausgelegt. Auch fehle in China die Bürgerbeteiligung. Wie sich die Bürgerinnen und Bürger fühlen, würde nicht gefragt.

Tag 2 | 31. März 2017 | Jugendforum

Impulse und Aktivitäten Jugendforum

Moderation | Dr. Konrad Götz – ISOE



Einführung

In seiner Einführung präsentierte Dr. Konrad Götz, dass für die junge Generation elektronische Devices von hoher Bedeutung seien und gerne genutzt würden, um Mobilität zu organisieren. Junge Menschen wollten während der Fahrt ihre elektronischen Devices nutzen und immer wieder zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln

auswählen können. Hinsichtlich des verkehrsbezogenen Umweltbewusstseins unterscheide sich die junge Generation jedoch nicht von anderen Alterskohorten. Die zweite Frage drehte sich darum, was junge Menschen anders machen.

Studierenden-Beiträge

Auf diese Frage gingen Studierende und junge wissenschaftliche Mitarbeitende der TU Berlin im Rahmen von drei Kurzvorträgen im Pecha Kucha-Format näher ein.

Die Präsentationen zu den Vorträgen mit den Titeln: „Lebendige Straßenräume für eine nachhaltige Stadt! Von der Vision zur Umsetzung.“ (Laura Bornemann, Sebastian Gerloff, Melana Jäckels; TU Berlin), „Grün auf engem Raum – Berlin Lichtenberg“ (Theresa Nitschke, Juliane Wichtmann, Tamara Zimmermann; TU Berlin) und „Auf zu neuen Mobilitätskulturen!“ (Maximilian Hoor, TU Berlin) finden sich auf der Homepage des UBA Forums (<https://www.umweltbundesamt.de/uba-forum-mobil-nachhaltig-dokumentation>).

Tag 2 | 31. März 2017 | Podiumsdiskussion

„Schritte zur Stadt für Morgen“

Moderation | Dr. Christoph Ewen, team ewen

Dr. Joachim Damasky

Verband der Automobilindustrie e. V.

Christian Hochfeld

Agora Verkehrswende

Maria Krautzberger

Präsidentin Umweltbundesamt

Prof. Dr. Stephan Rammler

Hochschule für bildende Künste Braunschweig

Roland Werner

UBER Deutschland



Im Rahmen der Podiumsdiskussion „Schritte zur Stadt für Morgen“ tauschten sich die Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner zu den folgenden Themen aus:

a) Zukunftskonzeptionen – Worauf arbeiten wir hin?

Der ÖPNV sollte das Mobilitätsrückgrat in Großstädten darstellen. Der ÖPNV sollte bevorzugt durch umweltfreundliche Mobilitätsformen – z. B. Fuß, Rad, E-Bikes und E-Roller – ergänzt werden. Die umweltfreundlichen Mobilitätsformen würden dadurch zu einer echten Alternative, als dass die Infrastruktur eine sichere und schnelle Fortbewegung ermögliche. Das hieße, in der Stadt für Morgen sollte es ein dichtes, gut ausgebautes Fuß- und Radwegenetz geben. Gleichzeitig würden sich viel weniger PKW in der Stadt aufhalten, da sie kaum noch zur Gewährleistung der individuellen Mobilität notwendig seien.

In den diskutierten Lowtech-Szenarien der Stadt für Morgen würde die individuelle Mobilität über eine veränderte Nutzung der bisherigen Verkehrsmittel gewährleistet. Das solle dadurch gelingen, dass mithilfe der Digitalisierung neue Mobilitätsformen eingeführt würden. Besonders die jungen Menschen nutzten bereits gerne digitale Angebote zur Gestaltung ihrer Mobilität. Es werde eine bessere multimodale Kopplung und eine gute Verbindung zwischen ländlichen und städtischen Räumen angestrebt. Die technologische Entwicklung fände mit dem Ziel eines geringen Rohstoffverbrauchs statt (Suffizienz).

In den Hightech-Szenarien werde technologischen Innovationen eine bedeutsame Rolle zugeschrieben. Autonome und strombetriebene Fahrzeuge sollten attraktive, klimafreundliche Mobilitätsalternativen darstellen. Zahlreiche (Automobil-)Unternehmen wollten sich darüber hinaus in Zukunft zu Mobilitätsdienstleistern entwickeln (z. B. UBER). Über Angebote, wie z. B. das Bündeln verschiedener Individualfahrten, solle sich die Autodichte in der Stadt verringern. Die Anzahl gefahrener Kilometer bleibe dabei gleich. Die einzelnen Autos würden häufiger gefahren und müssten aufgrund der höheren Belastung nach circa zwei bis drei Jahren ersetzt werden. Dadurch könnten umweltfreundlichere neue Technologien schneller eingeführt werden.

b) Maßnahmen – Wie gestalten wir die Stadt für Morgen?

Statt Auto-Favorisierung bedürfe es einer bevorzugten Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen. Beispielsweise sollten umweltschädliche Subventionen des motorisierten Individualverkehrs (z. B. Entfernungspauschale, Dieselsteuer- und Dienstwagenprivilegierung) abgeschafft und mit den freiwerdenden Mitteln umweltfreundliche Mobilitätsformen gefördert werden (z. B. Ausbau der Fuß- und Radwegenetze und des ÖPNV-Angebots).

Die Einwohner und Einwohnerinnen müssten in die Entscheidungen ihrer Stadt miteinbezogen werden. Z. B. sollten freiwerdende Verkehrsräume (z. B. Parkierungsflächen) nicht durch vorgefasste Konzepte gestaltet werden – die Menschen würden sich die Räume in der Stadt aneignen.

Die Bedürfnisse von Kindern und Seniorinnen und Senioren sollten in der Stadtplanung bevorzugt berücksichtigt werden.

Die Verkehrswende sei kein marktwirtschaftlicher Selbstläufer – es brauche Pull- und Pushfaktoren. Wir bräuchten eine andere politische Kultur und mutige Politiker und Politikerinnen, um Neues auszuprobieren und umzusetzen. Das Ziel sollte sein, differenziert zu diskutieren, gut zu kommunizieren und mutig zu regulieren.

c) Akteure – Wer gestaltet den Transformationsprozess bisher und in Zukunft?

Bisher stünden bei Diskussionen zur Verkehrswende die Bedürfnisse der Autoindustrie im Mittelpunkt und würden überwiegend von Männern geführt.

In Zukunft brauche es viel mehr Frauen und junge Menschen in einem differenzierten transdisziplinären Dialog. Im Zentrum der Diskussionen sollten statt der Autoindustrie die Kommunen als neue politische Player stehen. Es bedürfe des Dialogs zwischen den Kommunen und den Unternehmen, um unternehmerische Lösungen zum Umgang mit kommunalen Problemen zu entwickeln. Das Umweltbundesamt nehme gegenüber der Politik eine beratende Funktion ein. In diesem Rahmen würde das Umweltbundesamt die Gedanken des Forums in der Form weitertragen und sich in die relevanten Diskussionen einmischen.

d) Hindernisse – Warum läuft die Verkehrswende nicht schneller?

Die Bundesregierung habe sich verpflichtet, bis 2050 klimaneutral zu sein. Vor diesem Hintergrund sei ein Strukturwandel in Deutschland notwendig. Die Automobilindustrie gehe mit den bevorstehenden Veränderungen bisher sehr unterschiedlich um: Einerseits würden die alten klimaschädlichen, dieselabhängigen Mobilitätskonzepte weiter bedient, andererseits neue Technologien gefördert. Bisher entwickelten Unternehmen überwiegend Lösungen, die die Stadt nicht brauche, und die Stadt habe Probleme, für die die Unternehmen keine Lösungen anbieten würden (z. B. Elektrifizierung ohne Dialog mit den Städten).

In Deutschland fehle es aktuell an Politikerinnen und Politikern, die sich auf Bundesebene für die Belange von Städten einsetzen.

e) Forderungen – Was wünschen sich die Stakeholderinnen und Stakeholder?

Automobilindustrie: Wir brauchen eine Ladeinfrastruktur, damit wir die Dieselfahrzeuge zugunsten der Elektromobilität reduzieren können. Außerdem brauchen wir nachhaltig produzierte Energie, die pünktlich bedarfsgerecht geliefert werden kann.

Mobilitätsdienstleisterinnen und -dienstleister: Wir erwarten von allen mehr Mut zu neuen Dingen. Ferner sollten wir die vielfältigen verkehrsrelevanten, gesetzlichen Hürden in Deutschland abschaffen (z. B. Abschaffung der Ortskenntnisprüfung für Fahrerinnen und Fahrer).

Klimaschutzstiftungen: Wir brauchen eine nachhaltige Lösung für die Dieselproblematik, z. B. Nachbesserung der Fahrzeuge, oder blaue Plakate für Fahrzeuge, die Schadwerte einhalten. Strombetriebene Autos sind schon beim aktuellen Energiemix (30% erneuerbare Energien) klimafreundlicher als dieselbetriebene. Die Energiewende muss in der neuen Legislaturperiode weiter vorangetrieben werden. Dazu braucht es gute Kommunikation und Mediation, da viele Arbeitsplätze von der Kohleindustrie abhängen.

Verkehrswissenschaften: Wir müssen unsere Kräfte bündeln und brauchen ein Leuchtturmprojekt für den Ausstieg aus dem Dieselantrieb. Das muss in Kombination mit einer massiven Unterstützung der Nachfrageseite (Beschaffung, Vorbild, Beweisfunktion) passieren. Es bedarf eines „Auto-Pakts“, der in Kooperation mit der Autoindustrie aufgestellt wird. Darin sollte auch auf die beschäftigungspolitischen Dimensionen eingegangen werden (z. B. Diversifizierung in der Beschäftigungsstruktur in der Autoindustrie).

Umweltbundesamt: Wir brauchen eine Diskussion jenseits der Städte. Es bedarf eines integrierten Mobilitätskonzepts, das unter Einbezug der Städte und Städtebauförderungsmittel erarbeitet wird. Darüber hinaus sollte die Automobilindustrie infolge des Dieselskandals den Städten einen Fond zur Verfügung stellen, um die Städte bei der Lösung der dieselinduzierten Probleme zu entlasten.

Verabschiedung

Zum Abschluss der Veranstaltung sprach Maria Krautberger, Präsidentin des Umweltbundesamts, ihren Dank an diejenigen aus, die einen Beitrag zum Forum geleistet hatten. Sie wies darauf hin, dass Interdisziplinarität und systemische Einbindung bei diesem Thema sehr wichtig seien. Das Thema werde das UBA weiterhin beschäftigen und in Form von konkreten Vorschlägen in die Politikberatung eingebracht werden.



► **Diese Broschüre als Download**
[Kurzlink: <http://bit.ly/2dowYYI>]

 www.facebook.com/umweltbundesamt.de
 www.twitter.com/umweltbundesamt