

WerkstattBericht Nr. 02

Juli 2002

Inhalt:

- Umweltbundesamt:
Städte auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität
- Erfurt, Görlitz, Lörrach:
Offizieller Start des Modellvorhabens
- Herdecke:
Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) von 1990/91 mit der Zielsetzung einer dauerhaft umweltgerechten Mobilität
- Kernen:
Bürger machen sich stark für eine „dauerhaft umweltverträgliche Mobilität“
- Ahlen:
Stadt Ahlen diskutiert die Integration von Agenda 21-Prozess, Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplanung
- **Erstes Kolloquium zum Modellvorhaben am 20. September 2002**

Städte auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität

Verkehr und Mobilität gehören zu den brisantesten Handlungsfeldern kommunaler Planung. Sie tangieren wie kaum ein anderer kommunalpolitischer Bereich sowohl ökologische als auch ökonomische und soziale Fragen. Häufig treten deshalb Schwierigkeiten schon im Vorfeld der Planung oder während des Planungsprozesses auf. Ein wichtiger Grund hierfür ist das Fehlen von Nachhaltigkeitszielen und -indikatoren für diesen Bereich, das heißt das Fehlen zuverlässiger Orientierungen für politische und planerische Entscheidungen.

Zur Beseitigung dieses Defizits hat das Umweltbundesamt im Jahre 1999 das Forschungsprojekt „Kommunale Agenda 21 - Dauerhaft umweltverträgliche Mobilität in Stadt und Region“ (FKZ Nr. 298 96 111) gestartet. Für die Bearbeitung des Projekts wurden zwei Teilvorhaben vergeben:

Teilvorhaben 1: „Erstellung eines Katalogs technischer und planerischer Qualitätsziele für eine nachhaltige Mobilität“ (FKZ-Nr. 298 96 111/01). Ziele dieses inzwischen abgeschlossenen Teilprojekts waren

- die Entwicklung von quantifizierten Qualitätszielen für eine nachhaltige Mobilität
- und darauf aufbauend: die Definition von Indikatoren zur Messung des Zielerreichungsgrades.

Teilvorhaben 2: „Modellversuch Mensch - Stadt - Verkehr -Umwelt“ (FKZ-Nr. 298 96 111/02). Ziel dieses gegenwärtig noch laufenden Teilvorhabens ist

- die praktische Erprobung der Nachhaltigkeitsziele und -indikatoren in den Modellstädten Erfurt, Görlitz und Lörrach.

Ziele und Indikatoren

Allgemein

Mit dem Abschluss des Teilvorhabens 1 wurde von der Arbeitsgemeinschaft aus BPI-Consult, Berlin und PRR, Aachen ein umfangreicher Katalog von Nachhaltigkeitszielen und -indikatoren für den kommunalen Mobilitäts- und Verkehrsbereich vorgelegt. In diesen Katalog wurden auch mittelbar umweltrelevante Bereiche wie z.B. Städtebau oder Siedlungsstruktur integriert (Tabelle *Zielbereiche*):

| Zielbereiche nachhaltiger Mobilität | |
|--|---|
| Bereiche | Teilbereiche |
| Verkehrs- system | Aufteilung Verkehrsfläche (Fuß, Rad, ÖV, MIV, Güterverkehr) |
| | Infrastrukturanforderungen (Netz, Querschnitt, Ausstattung, Regelung, ...) |
| | ÖPNV-Betrieb (Takt, Geschwindigkeit, Komfort, Kosten und Preise, Information) |
| Siedlungs- struktur | Nutzungsmischung und -vielfalt (Güter und Dienstleistungen, Sportanlagen, Naherholungsflächen) |
| | Modal Split in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur |
| Umfeld und Gesundheit | Stadtbild , Gestaltung von Wegen und Plätzen, ausreichende Flächen für Aufenthalt, Kommunikation, Spiel, ... |
| | Begrünung , Kleinklima, Fauna, Flora |
| | Lärmbelastung |
| | Luftbelastung |
| | Sicherheit |
| | Verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten |
| Ressourcen | Energieverbrauch |
| | Flächeninanspruchnahme |
| | Naturschutz |
| | Klima |
| Öffentlichkeits- beteiligung | |
| Planung | |

Das Konzept

Grundlage des Qualitätszielekonzepts ist die Definition schutzwert- und immissionsbezogener Ziele. Diese – im Wesentlichen quantifizierten – Ziele (vergl. Werkstattbericht Nr. 01) werden zunächst ohne spezifischen Orts- oder Zeitbezug entwickelt. In einigen Fällen sind die sehr anspruchsvollen Qualitätsziele nur sehr langfristig erreichbar. Dann enthält der Katalog aus rein pragmatischen Gründen ergänzend oder Ersatzweise „*Etappenziele*“.

Die praktische Anwendung des Zielekatalogs im Rahmen von Agenda 21-Aktivitäten oder Verkehrsplanungen in einer konkreten Kommune erfordert:

- Die Auswahl von 3 bis maximal 10 für die örtliche Situation besonders relevante Zielbereiche aus dem Gesamtkatalog. Bei dieser Auswahl sind auch die Datenlage und gegebenenfalls der Erhebungsaufwand bei neu zu erhebenden Daten zu berücksichtigen.
- Die Definition von realistischen zeitbezogenen Handlungszielen auf der Basis des Qualitätszielekatalogs und der örtlichen Bedingungen. Das heißt, mit den Handlungszielen definiert die Kommune „ihr“ Maß an Qualität, das sie innerhalb eines festgelegten Zeitschritts zu erreichen beabsichtigt.
- Die praktische Anwendung des Qualitätszielekatalogs bei der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung und anderen verkehrsrelevanten Planungen unterscheidet sich von der Anwendung im Rahmen der Agenda 21 nur durch eine in der Regel höhere Zahl von Zielbereichen und durch höhere Anforderungen an die Datenerhebung.
- Die Indikatoren wurden aus den Qualitäts- oder den Etappenzielen entwickelt und zeigen deshalb unmittelbar den Zielerreichungsgrad und Quantität und Qualität der Entwicklung an. Sie können in den meisten Fällen unverändert auch als Indikatoren für die Handlungsziele benutzt werden.

Der Abschlussbericht (mit einer ausführlichen Diskussion der vorgeschlagenen Qualitätsziele) ist im Erich Schmidt Verlag in der Reihe „Berichte“ unter dem Titel „Kommunale Agenda 21 – Ziele und Indikatoren einer nachhaltigen Mobilität“ (Berichte 08/02) erschienen.

*Umweltbundesamt
Fachgebiet I 3.1*

Erfurt, Görlitz, Lörrach:

Offizieller Start des Modellvorhabens

Zum Start der Modellvorhaben wurden zwischen November 2001 und Januar 2002 dezentralen Veranstaltungen in den drei Modellstädten Erfurt, Görlitz und Lörrach durchgeführt.

Herdecke:

Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) von 1990/91 mit der Zielsetzung einer dauerhaft umweltgerechten Mobilität

Auch die nicht als Modellstadt berücksichtigten Bewerberstädte haben nicht nur durch ihre Bewerbung, sondern auch in der Folgezeit konstruktiv und kreativ an dem Agenda 21-Projekt mitgearbeitet.

Insbesondere die **Stadt Herdecke** hat sich aktiv an der Umsetzung und Erprobung der Nachhaltigkeitsziele und –indikatoren im Rahmen der Überarbeitung ihres Verkehrsentwicklungspulanes beteiligt. Der WerkstattBericht Nr. 01 enthält hierzu einen ausführlichen Bericht.

Kernen:

Bürger machen sich stark für eine „dauerhaft umweltverträgliche Mobilität“.

Beitrag einer Gruppe von Betroffenen aus der Offenen Grüne Liste (OGL) Kernen

Kernen, das ist eine Gemeinde im Großraum Stuttgart ca. 15 km von Stuttgart entfernt, mit ca. 15.000 Einwohnern umringt von den Städten Waiblingen, Fellbach, Esslingen und Weinstadt. In Kernen wohnen viele Menschen, die in Stuttgart arbeiten, es besteht aus 2 Teilorten, Rommelshausen und Stetten. Rommelshausen ist geprägt durch Industrie und etwas Landwirtschaft, in Stetten ist umringt Weinbergen, mitten im Ort ist die Diakonie, eine große Einrichtung für geistig behinderte Menschen.

Beide Ortsteile werden durch eine stark befahrene Landesstraße geteilt. Das Verkehrsaufkommen liegt in Rommelshausen bei ca. 14.600 DTV in Stetten bei ca. 10.000 DTV. In beiden Ortsteilen ist entlang der Hauptstraßen vorwiegend Wohnbebauung, laut Flächennutzungsplan zu ca. 38 % als Allgemeines Wohngebiet und weitere 43 % als Mischgebiet, 13 % Sondergebiet (Diakonie), 5 % Gewerbegebiet. Vor allem im Teilstadtteil Stetten sind entlang der Hauptstraße viele alte Gebäude, die z.T. ohne Vorgarten direkt an den Gehweg grenzen. In den 70er und 80er Jahren wurde eine kombinierte Umfahrung für beide Ortsteile geplant, jedoch nie realisiert, damals wurden die Ortsdurchfahrten verbreitert. Letztes Jahr wurde durch eine Gemeinderatsentscheidung beantragt die für die

Ortsumfahrung angedachte Trasse aus dem Flächennutzungsplan zu streichen.

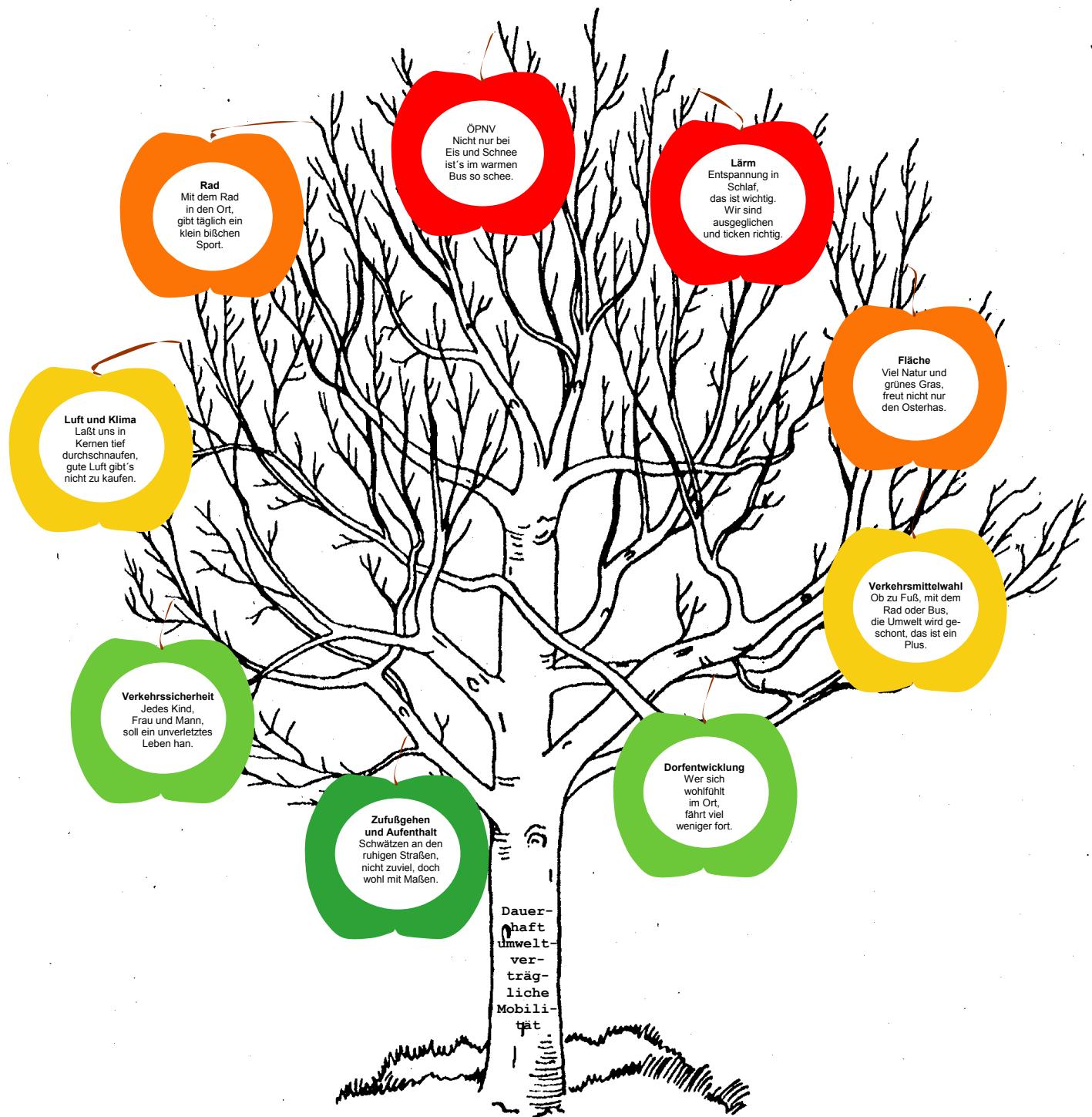
Nachdem immer mehr Menschen, die es sich leisten können von der Hauptstraße wegziehen und die Klagen über die Belastungen der Anwohner immer größer werden, die Gemeindeverwaltung jedoch eher dazu neigt die schwierige Situation zu verwalten als sie zu bekämpfen, hat sich eine kleine Gruppe von Betroffenen aus der OGL (offene Grünen Liste) gefunden, mit dem Ziel das Problem zu bekämpfen und möglichst umweltverträgliche Lösungen zu suchen. Unser Ziel ist es, die Sprachlosigkeit angesichts des Verkehrsproblems zu bekämpfen und die vorhanden Kräfte zur Durchsetzung einer umweltverträglichen Lösung zu mobilisieren.

Es soll der Teufelskreis durchbrochen werden, dass immer neue Baugebiete ausgewiesen werden, die dann für die bestehenden Gebäude erhöhte Verkehrsbelastungen nach sich ziehen. Dies erhöht einerseits den Flächenverbrauch, andererseits auch die Unzufriedenheit der „Verkehrserben“, das örtliche Wohlbefinden leidet darunter. Solange Fuß- und Radwege nicht einladend sind, werden auch kurze Wege mit dem Auto gefahren, folglich nimmt der Verkehr immer weiter zu. Das Auto bleibt nur stehen, wenn eine zeitgünstigere und / oder erholsamere Alternative zur Verfügung steht.

Auf der Suche nach besseren Alternativen kamen wir in Kontakt mit dem UBA Projekt „Dauerhaft umweltverträgliche Mobilität“. Dieses Projekt beinhaltet alle uns wichtigen Themenbereiche um unsere Gemeinde nachhaltig attraktiver zu gestalten.

Unser erster Schritt war, die Inhalte und bereits vorhandenen Ausarbeitungen auf Kernen zu übertragen, um ein Bild der Konsequenzen zu erhalten. Danach haben wir im November 2001 unsere Vorschläge den verschiedenen Gemeinderatsfraktionen und der Verwaltung vorgestellt. Über das örtliche Mitteilungsblatt wurde die Bevölkerung informiert. Wir haben uns mit dem Thema Lärm weiter auseinandergesetzt, die von der Gemeindeverwaltung beauftragte und 2001 durchgeführte Verkehrszählung ausgewertet und das bereits gestartete Konzept zur ÖPNV Optimierung weiter verfolgt.

„Dauerhaft umweltverträgliche Mobilität“ für ein Kernen der Zukunft



UBA

OGL Kernen AK Verkehr / ÖPNV 3.

Am 3. März 2002 wurde von der Gemeinde eine Auftaktveranstaltung „Markt der Möglichkeiten“ zur Agenda 21 veranstaltet. Die Gemeindeverwaltung bat uns, das UBA Projekt vorzustellen. Diese Projekt ist für uns wie ein Apfelbaum, die Früchte sind gut, wenn sie ausgereift sind, ohne den Baum (UBA) werden sie nicht reifen (es fehlt die Durchsetzungskraft), wenn sie reif sind und geerntet werden (d.h. die Maßnahmen umgesetzt sind), können neue Früchte wachsen. Die dunkelroten Früchte sind schon reif, da könnten bereits Maßnahmen umgesetzt werden, die grünen brauchen noch etwas Zeit. Alle Früchte haben einen positiven Kern und Symbolisieren die verschiedenen Arbeitsblätter des Projekts z.B.:

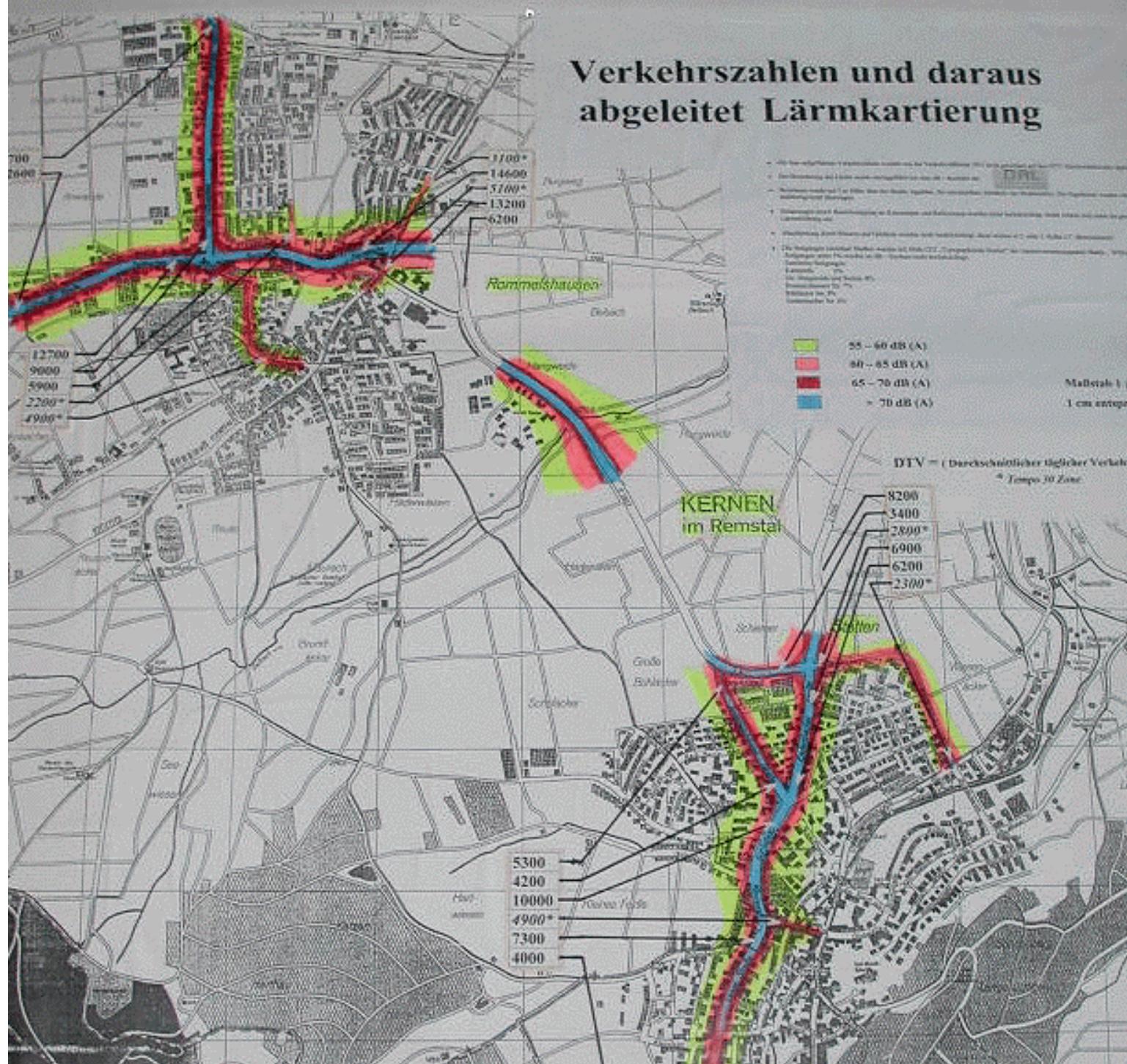
- „Wer sich wohlfühlt im Ort, fährt viel weniger fort“ (Dorfentwicklung) oder
- „Laßt uns in Kernen tief durch schnaufen, gute Luft gibt's nicht zu kaufen“ (Luft und Klima). ...

So haben wir versucht unsere Mitmenschen auf dieses Projekts mit reifen Äpfeln und bunten Smarties aufmerksam zu machen.

Der bereits weitgehend bearbeitete Bereich Verkehrslärm wurde in einer selbst erstellten Lärmkartierung für die am stärksten belasteten Straßen dargestellt. Dabei verwendeten wir den DALärm dBRechner, Daten der Verkehrszählung und die topographischen Daten des Landesvermessungsamts. Außerdem orientierten wir uns an dem Flächennutzungsplan und den Lärmgrenzwerten der 16. BImSchV. Für Kernen gibt es bisher keine gültige Lärmkartierung und keinen Lärmminderungsplan.

Verkehrsbelastung in Kernen

Verkehrszahlen und daraus abgeleitet Lärmkartierung



Jeder Besucher konnte sich bei dieser Präsentation mit einem Lärmessgerät selbst einen Vorstellung machen wie laut bestimmte Geräusche sind. Aus den VCD Informationsmaterialien zum Thema „Lärm die unerhörte Plage“ haben wir eine Stellwand für interessierte Laien aufgebaut, für diejenigen, die mehr theoretisches Fachwissen wollen, hatten wir 2 zusätzliche Tafeln zu den Themen „Lärm und Gesundheit“ sowie „Lärm und Verkehr“. Die beiden letzteren waren vorrangig aus „Lärm der tägliche Terror“ vom Gerald Fleischer.

Die Resonanz auf unsere Arbeit war wesentlich höher und viel positiver als wir erwarteten. Viele Betroffenen erzählten uns von Ihrem langjährigen Leid. Ältere Mitmenschen leiden besonders darunter, sie empfehlen allen, „zieht weg, solange es Eure Kräfte noch zulassen, wir sind zu alt“. Jüngere Menschen wissen häufig nicht, an wen sie sich wenden können, wenn die Gemeindeverwaltung auf Ihre Klagen nicht reagiert. Die meisten denken, daß sie auf dem Klageweg nichts erreichen können.

Unser Bürgermeister, Herr Frank, hat versprochen, in der Gemeinderatssitzung Ende April oder Mai eine Entscheidung bezüglich der Teilnahme Kernens als Projektbegleitgemeinde anzustreben. Mit einer Zustimmung würde der Gemeinderat vielen Menschen zeigen, daß er ein ernsthaftes Interesse an der Lösung des Verkehrsproblems hat. Die Realisierung der in dem Projekt vorgeschlagenen Maßnahmen würde das Leben an der Hauptstraße wieder attraktiver werden lassen. Kernen könnte zur Vorzeigegemeinde im Raum Stuttgart werden!

Ahlen:

Stadt Ahlen diskutiert die Integration von Agenda 21-Prozess, Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplanung

Die Stadt Ahlen befindet sich derzeit in einem intensiven Diskussionsprozeß zur Initiierung eines Lokalen Agenda Prozesses, der vor dem Hintergrund einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes inkl. Verkehrsentwicklungsplanung geführt wird.

Angelika Mittrup