Waren und Dienstleistungen sichern. Sie sind aufgrund der ethnischen Netzwerke häufig in der Gewährleistung des Prinzips „Gegenseitigkeit/Solidarität“ erfahren.

Potenziale scheinen unter anderem durch frühzeitig aus dem Erwerbsleben ausgeschiedene, durch von der Familienarbeit teilentlastete Bürger sowie durch Migranten gegeben. Neben einer (Teil)Honorierung des Beitrags zur Leistungserbringung kann für diese Bürger ihr Engagement auch individuellen Nutzen in Form einer Förderung sozialer Kontakte und sozialer Kompetenzen wie auch einer persönlichen Sinnstiftung erbringen.

Diese Rahmenbedingungen und Effekte sind bisher weitgehend ungeklärt; die Beispiele sind eher singulär und nicht ausreichend auf Voraussetzungen, Vor- und Nachteile oder Dauerhaftigkeit untersucht. Es besteht also dringender Bedarf an Begleitforschung und Erfahrungsaustausch.

Die Leistungspotenziale der Zivilgesellschaft bei Raum- und Verkehrsgestaltung sind somit einerseits bisher noch nicht einmal in Ansätzen geklärt. Sie weisen – bei entsprechender Gestaltung der Rahmenbedingungen – vermutlich erhebliche Potenziale auf. Andererseits sind Überforderungen nicht ausgeschlossen – insbesondere wenn diese als „bequeme Auffangkategorie“ der Leistungserbringung bei politischen Entscheidungen im Rahmen der Sicherung der Daseinsvorsorge genutzt werden, ohne Voraussetzungen und Implikationen geklärt zu haben.

Prof. Dr.-Ing.
Klaus J. Beckmann
Telefon: 030/39001-214
E-Mail: kj.beckmann@difu.de

Stadt der Zukunft: kommunal mobil

„kommunal mobil“ – Marke für umweltfreundlichen Verkehr

Die Marke „kommunal mobil“ soll künftig bei weiteren gemeinsamen Veranstaltungen und Publikationen zur Förderung einer nachhaltigen kommunalen Mobilitätspolitik von Umweltbundesamt, Difu und dem DST genutzt werden. Auf diese Weise sollen künftig vor allem Aspekte von Mobilität, Umwelt und Gesundheit thematisiert werden.

Gesundheit als verkehrspolitische Aufgabe

Nationale und internationale Forschungsergebnisse zeigen einen engen Zusammenhang zwischen Gesundheit und Verkehr. Während sich die Debatte früher fast ausschließlich auf Fragen der Verkehrssicherheit konzentrierte – in Deutschland gibt es pro Jahr trotz steigender Verkehrsleistungen mittlerweile weniger Verkehrstote und Schwerverletzte als noch vor einigen Jahrzehnten – gibt es mittlerweile zahlreiche Befunde zum Ausmaß der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schäden von Lärm, Luftschadstoffen und Bewegungsmangel sowie zu Folgekosten der Zersiedelung. Vor allem Kinder bewegen sich inzwischen deutlich weniger als früher. Dies gilt nicht nur für Wohnstandorte in den Kernstädten, auch Standorte im suburbanen Bereich sind davon betroffen. Der Anteil der Kinderwege, die angeschnallt im Pkw („Mama-Taxi“) zurückgelegt wird, ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen, die Möglichkeiten zum „draußen Spielen“ werden schlechter, gefährlicher und seltener, und immer mehr Zeit wird „drinnen“ und vor Fernseher und Computer verbracht.

Berücksichtigt man zudem die Endlichkeit der fossilen Treibstoffe, die durch die Klimawirkungen von Ozon und CO_2-Ausstoß entstehenden Schäden und die zunehmende Beeinträchtigung der Lebensqualität durch „Zerschneidung“ und Flächenverbrauch für Verkehr und Verkehrswege innerhalb der Städte (aber auch außerhalb in der Natur), so wird der hohe Handlungsdruck in den Kommunen deutlich.

Auf der in Dessau durchgeführten Fachtagung „Stadt der Zukunft: Kommunal mobil“, ging es genau um diese Problematik. Die vom Deutschen Institut für Urbanistik gemeinsam mit dem Umweltbundesamt (UBA), und dem Deutschen Städtetag (DST) angebotene Veranstaltung thematisierte die Handlungsspielräume für Mobilität, Gesundheit und Umweltschutz.

In ihren einführenden Beiträgen waren sich der Präsident des Umweltbundesamtes, Andreas Troge, die Staatssekretärin des Bundesumweltministeriums, Astrid Klug, und der Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ulrich Kasparick, darin einig, dass sich echte Handlungsspielräume erschließen lassen, wenn die verfolgten Ziele und Maßnahmen auch von der politischen Seite glaubwürdig vertreten werden, wozu die Akteure auf Bundes-, Landes und kommunaler Ebene und auch die Verkehrsträger besser kooperieren müssten.

Die einzelnen Beiträge zur kommunalpolitischen Problemlage (Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, Difu), zu Luftschadstoffen, Gesundheitsfolgen und den bisherigen Handlungsstrategien des kommunalen Verkehrs (Dr. Axel Friedrich, Umweltbundesamt), zu Raum, Verkehr und Flächenbedarf (Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Universität Dortmund) und zur internationalen Debatte zu Gesundheit und Verkehr (Dr. Günter Klein, Umweltbundesamt) sind im Tagungsband der Veranstaltung dokumentiert. Beiträge aus der Praxis der Lärmminderungsplanung und der Qualitätssicherung der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung liefern Christian Popp (Lärmkontor GmbH, Hamburg) und Axel C. Springsfeld (BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen).

Einen weiteren Teil der Veranstaltung bildeten „Best-Practice"-Beispiele und ihre Erfolgsfaktoren bei der Überwindung von Umsetzungshemmnissen:

Über Flächenmanagement und Fahrradklima in Bocholt berichtete Stadtbaurat Ulrich Paßlick, über die Entwicklung von Leipzig zur Einkaufs- und Freizeitstadt, der Aufwertung der Innenstadt und der Stadtteilzentren referierte der stellvertretende Amtsleiter des Stadtplanungsamts Leipzig, Reinhard Wölpert, über den strategischen Münchner Ansatz zu Stadtentwicklungsmanagement und Verkehrsplanung Horst Mentz als Leiter der dortigen Abteilung Verkehrsplanung, und Bremens Weg „Vom Car-Sharing bis zum EEV-Bus" unter Bedingungen knapper Finanzen präsentierte Michael Glotz-Richter von der Senatsverwaltung für Bau, Umwelt und Verkehr in Bremen. Hier wurden EU-geförderte Projekte erfolgreich genutzt.

Auch die weiteren aus dem Teilnehmerkreis präsentierten Instrumente wurden in den Tagungsbericht aufgenommen: Das Thema „Nahverkehrsplan" wurde anhand des Berliner Beispiels durch Volker Eichmann (KCW Berlin/Hamburg) präsentiert, das Thema „Geschwindigkeitsmanagement" präsentierte Dr.-Ing. Ditmar Hunger (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dresden) und über „Bewertungsverfahren sowie die integrierte kommunale Verkehrsplanung in Klein- und Mittelstädten" am Beispiel von Kiel sprach Michael Volpert (Planungsgruppe Nord, Kassel).

In der mit dem Publikum unter der Moderation von Difu-Institutsleiter Prof. Dr.-Ing. Klaus Beckmann und Dr. Axel Friedrich (Umweltbundesamt) geführten Debatte wurde deutlich, dass Nachhaltigkeit bislang kein zentrales ökonomisches Handlungsmotiv sei, da es bislang an der geforderten Glaubwürdigkeit fehle. So stehe Geld für Neuinvestitionen zur Verfügung, während bei der vorhandenen Infrastruktur ein Substanzverlust toleriert werde, weil es an Mitteln für den Erhalt fehle. Auch werde mit großer Energie öffentlich über teure Projekte wie den Transrapid gestritten, während effiziente und vergleichsweise billige Radverkehrsprojekte auf der kommunalen Ebene an den fehlenden Budgets für kleinteilige Maßnahmen scheiterten.

Obwohl die Notwendigkeit einer veränderten Stadt- und Verkehrspolitik seit Jahren benannt und in vielen Untersuchungen des UBA, des Difu und der deutschen Städte dokumentiert wurde, seien weder in den Kommunen noch auf Landes- und Bundesebene in Bezug auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung durchgängige Erfolge erkennbar.

Neben den Finanzierungsbedingungen, die die Realisierbarkeit von Projekten an die Fördermöglichkeit binde, spiele dabei auch der politische Überzeugungsprozess eine Rolle. So sei nicht zu übersehen, dass Politiker lokale Wahlkreisprojekte (zum Beispiel Umgehungsstraßen) als Bausteine für die Wiederwahl betrieben. Zudem seien fünfjährige Wahlperioden oft viel zu kurz, um die Wirkungen getroffener Entscheidungen zu erleben und aus Erfolgen und Misserfolgen lernen zu können. Oft wurden die Akteure nicht zum richtigen Zeitpunkt erreicht: Mobilitätserziehung für Kinder und deren Eltern sei bereits in der Vorschule zu beginnen, und Kinder gehörten auch stärker in den Blick der kommunalen Standortplanung („kurze Wege für kurze Beine"). Zudem seien zu viele der vorhandenen Informationen bislang nur in einer schwer zugänglichen Form verfügbar und damit nur den Fachleuten bekannt, Politikern und Bürgern häufig jedoch nicht.

Zur Verbesserung und Verstetigung des Informationsflusses hat das UBA deshalb parallel zur Fachtagung ein neues Internetangebot freigeschaltet. Das Portal „kommunal mobil" www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm richtet sich an kommunale Entscheidungsträger und Verkehrsplaner, kommunale Agenda 21-Gruppen, Nichtregierungsorganisationen und interessierte Bürger. Es soll einen Überblick über die Erfahrungen und Erkenntnisse aus Projekten, die das Umweltbundesamt zum umweltfreundlichen Verkehr in Städten und Gemeinden förderte, geben.

Weitere Informationen:
Dipl.-Volksw. Tilman Bracher
Telefon: 030/39001-260
E-Mail: bracher@difu.de

Bestellung:
siehe Bestellschein

Portal „kommunal mobil"
www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm