

Protokoll**Null-Emissions-Stadt: 2. Interdisziplinäre Diskussionsrunde**

23.01.2002, 12:00 bis 16:30

Institut Wohnen und Umwelt, Annastr.15, 64285 Darmstadt

Thema: Siedlungs- und Verkehrsstrukturen

Anwesend:

- Extern: Prof. Dr.- Ing. Eckard Kutter
Verkehrssysteme und Logistik, TU Hamburg-Harburg
Dr.-Ing Stefan Siedentop
Institut für ökologische Raumentwicklung, Dresden
- PT: Bernd Meyer
- ZIV: Dr.-Ing. Peter Sturm
Dr.-Ing. Wolfgang Kieslich
Thomas Neumeyer
- IWU: Peter Werner
Nikolaus Diefenbach
Dr. Andreas Enseling
Dr. Uwe Wullkopf
Dr. Antje Flade
Dr. Eberhard Mühlich
Dr. Rainer Greiff
Andrea Ratschow
Helena Moser
- Koop.Partner: Dr. Detlef Hennings, Köln
Dr. Bernd Steinmüller
Sustainability Management Consulting, Paderborn

Einführung (IWU):

Die geplante Projektstudie Null-Emissions-Stadt (NESt) soll beinhalten:

- Entwurf einer Vision NESt,
- Darstellung innovativer Forschungs- und Handlungsansätze,
- Formulierung des aktuellen Forschungsbedarfs.

Mithilfe von insgesamt drei interdisziplinären Diskussionsrunden wird vom IWU in Zusammenarbeit mit dem Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV) ein entsprechendes Konzept für einen im Mai 2002 geplanten Experten-Workshop erstellt. Die Ergebnisse sollen als Basis für ein neues Forschungsprogramm des BMBF dienen.

Die erste Diskussionsrunde fand im November 2001 statt, mit dem Schwerpunkt Leitlinien, die letzte soll Ende März 2002 zum Thema „Netzwerke und Lernprozesse für innovative Entwicklungen“ durchgeführt werden.

Zentrales Ziel dieser zweiten Diskussionsrunde ist es, Antworten/Meinungen über den Bedeutungsgehalt des Themenbereichs Siedlungs- und Verkehrsstrukturen für ein zukünftiges Forschungsfeld Null-Emissions-Stadt zu erhalten bzw. zu sammeln. Orientiert an den Thesen wurden für die Diskussion noch folgende weitere Ziele gesetzt:

- Einschätzung des Bedarfs von Analysen über die Zusammenhänge zwischen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen auf der einen und städtischer Handlungs- und Aktivitätsfelder (Wohnen, Mobilität, Arbeiten, Freizeit, Wirtschaft, Haushalte, Infrastruktur) auf der anderen Seite;
- Bewertung nachhaltiger Stadtstrukturen, insbesondere die Bewertung der kompakten Stadt als Leitbild einer nachhaltig umweltgerechten Stadt;
- Bewertung des Wissensstandes über die Dynamik von Umbauprozessen und die Potenziale für neue Stadt- und Verkehrsstrukturen und Bewertung des Erkenntnisstandes über die Wirksamkeit

von Steuerungseffekten mit Hilfe von siedlungsstrukturellen Maßnahmen oder schienengebundenen Verkehrssystemen.;

- Bedeutung der Analyse kommunaler Handlungsmöglichkeiten zur Beschleunigung technischer Innovationspotenziale geschaffen werden.

Diskussionseinstieg

Null-Emissions-Stadt/Zero-Emission-City wird als ein attraktives Logo angesehen, um Dinge voranzutreiben. Es ist ein ambitioniertes Ziel, meint aber nicht im absoluten Sinn „Null“, sondern orientiert sich an regionaler ökologischer Tragfähigkeit. Unterschiedliche Meinungen werden geäußert, ob ein Weg der „kleinen Schritte“ oder das Streben nach dem „Quantensprung“ erfolgreicher sei, um das gesteckte Ziel der „Zero-Emission-City“ zu erreichen. Die Thesen behandeln sowohl strategische Konzepte als auch forschungsmethodische Problemstellungen. Dieses sollte sauber unterschieden werden. Für Übergangsphasen sind auch Maßnahmen akzeptabel, die Verlagerungen im Lärmbereich (sehr schwierig) oder im Abgasbereich erzielen, die dann verträglich zu bewältigen wären. Es wird vorgeschlagen, in zwei Strängen Forschungsansätze zu formulieren: Einmal der „Verkehrsstrang“, der auf die technischen Potenziale der Reduktion von Lärm und Emissionen abzielt, sowie der „Raumstrang“, der sich mit dem Verhalten von Akteuren, Personen u.ä. im Einzelnen und zwar im Hinblick auf Raumnutzung und Raumpräferenzen beschäftigt.

Statement Prof. Dr.-Ing. E. Kutter

Die These 4 ist als sehr problematisch anzusehen bzw. abzulehnen, weil sie eine „Killerthese“ ist. Wenn dieser gefolgt würde, dann wären alle weiteren Anstrengungen über Siedlungs- und Verkehrsstrukturen zu lenken hinfällig. Bisherige Erfahrungen zeigen doch, dass immer wieder auf die Technik gesetzt (Klima-Kommission) wird, um bei der Emissionsreduzierung voranzukommen. Hier werden Forschungen vorangetrieben, mit dem Argument durch verbesserte Techniken geringere Emissionen zu erreichen. Die Technik wird geradezu beschworen, die Lösung aller Probleme voranzutreiben, obwohl seit 10 Jahren durch diesen Ansatz nichts entscheidend verbessert wurde. Dieser Ansatz ist völlig überbewertet. Eher sollte über Veränderungen im Siedlungsbereich und damit über eine Steuerung der Verkehrsströme nachgedacht werden. Wenn heute für den Berufsverkehr 100 km Fahrstrecke als zumutbar gelten, so wird das Problem auf die Menschen selbst abgeladen, beruht aber zu 50 bis 60 % auf struktureller Gewalt. Im Siedlungsbereich wird privaten Investoren alles überlassen. Die Steuerungsmöglichkeiten durch Siedlungsstrukturen und damit die Beeinflussung von Verkehrsströmen werden viel zu gering geschätzt.

Statement Dr.-Ing. S. Siedentop

Bei der Bevölkerungsentwicklung zeigt sich für den Zeitraum 1990 - 1999 eine deutliche Zunahme sowohl an Einwohnern als auch an Beschäftigten im Umland von Kernstädten, und zwar relativ gleichmäßig in einem Radius von 50 km, während für die Kernstadt eine Abnahme zu verzeichnen ist. Damit zeigt sich ein Rückgang der Siedlungsdichte, eine fortschreitende „Entdichtung“, was zu größeren Wegelängen führt. Dieses gilt nicht nur für den ostdeutschen Raum, sondern wird auch an Beispielen wie Stuttgart und Bremen deutlich. Diese Auswirkungen auf die Siedlungsstrukturen gelten sowohl in den alten wie in den neuen Bundesländern.

Diskussion der Thesen und Statements

Ist-Zustand und Leitbild der kompakten Stadt

Die Aussagen der beiden Statements werden unterstützt. Diskutiert wird das Leitbild der „kompakten“ Stadt und der Sicherung zentralörtlicher Strukturen bzw. Konzepte wie der dezentralen Konzentration, die eine Zuordnung von Wohnen und Arbeiten an mehreren kompakten Orten anstrebt. Angesprochen werden Veränderungen von Schul- und Arbeitsorten sowie der hohe Anteil des Freizeitverkehrs (52%). Da der heutige Freizeitverkehr schon mehr als die Hälfte der gefahrenen Wege ausmacht, werden durch individuelle Präferenzen Zersiedelung und erhöhtes Verkehrsaufkommen gefördert. Unterschätzen wir nicht die Präferenzen der Menschen, immer das Auto zu nutzen? Der ÖPNV ist keine Alternative zum Auto.

10 bis 15% der Bevölkerung haben keine Handlungsspielräume, sie sind durch strukturelle Vorgaben gezwungen, weite Wege in Kauf zu nehmen. Das Themenfeld „Zeit“ spielt eine große Rolle, es ist ein knappes Gut und beeinflusst in hohem Maße die Verkehrsmittelwahl.

Hiermit wird die Frage der Verkehrsmittelwahl angesprochen. Forschungsergebnisse zeigen, dass in der kompakten Stadt die Pkw-Nutzung viel geringer ist als im ländlichen Raum – das gleiche gilt auch für den Pkw-Besitz. Die Individuen und noch vielmehr Haushalte müssten mit ihren wirtschaftlichen und persönlichen Verflechtungen umfassender beachtet werden. Normen haben sich verändert, weite Entfernungen werden selbstverständlich in Kauf genommen „weite Wege macht man halt“.

Es ist aber auch festzustellen, dass Umlandgemeinden von Großstädten sich vermehrt durchmischen und den Charakter monostrukturierter Räume zu verlieren beginnen, da sich das Verhältnis von Beschäftigten- zu Einwohnerzahl verbessert.

Wichtige Beispiele sind auch die großen Einkaufszentren wie das Centro in Oberhausen und die Region um Stuttgart. Es entsteht dort eine umfassendere Ausstattung an Infrastrukturen. Diese regionalen Entwicklungen werden den Verkehrsaufwand nicht mindern sondern eher erhöhen. In der Stadt Frankfurt wird im innerstädtischen Bereich der Bau eines Urban Entertainment Centers (UEC) angestrebt, um Verlagerungen derartiger Einrichtungen ausschließlich ins Umland abzufangen. Das Prinzip der „kurzen Wege“ zum Groß-Einkaufs-/Freizeitzentrum wird hiermit propagiert.

Muss nicht die Siedlungsstruktur und die damit verbundene Flächeninanspruchnahme noch viel grundsätzlicher diskutiert werden; Trends fortgeschrieben und analysiert werden, um dann aufgrund der Ergebnisse verschiedene fundierte raumordnerische und siedlungsstrukturelle Maßnahmen einleiten zu können? Szenarien zur kompakten Stadt und zum ländlichen Raum könnten das unterstützen. Einigkeit besteht, dass die kompakte Stadt nur bei einer max. Größe von 300 000 Einwohnern „nachhaltig“ funktionieren kann. Das Leitbild der kompakten Stadt, immer noch wachstumsorientiert, wird nicht mehr zutreffen. Innerstädtischer Wohnungsleerstand; Schrumpfungsprozesse der Kernstädte verdeutlichen das.

Steuerung der Siedlungsentwicklung

Auf die Wichtigkeit siedlungsstruktureller Steuerungsmöglichkeiten wird wiederholt hingewiesen. Der Bedarf nach verbesserten Steuerungsmöglichkeiten der Siedlungsentwicklung und damit nach Lenkung von Verkehrsströmen wird geäußert. Es besteht ein offensichtlicher Forschungsbedarf, über Qualität bestehender und Potenziale neuer Steuerungsinstrumente. Durch Bau- und Planungsrecht, wie z.B. dem Instrument des Flächennutzungsplans kann eine Optimierung der Siedlungsbereiche erreicht werden. Dabei darf das Spannungsfeld zwischen individuellem Standortverhalten und Standortanforderungen im öffentlichen Sektor nicht außer acht gelassen werden. Durch Flächennutzungspläne wird eine Schnittstelle zu den Zielen der Zero-Emission-City gesehen.

Es wird aber auch auf eine Instrumentenanalyse hingewiesen. Was ist überhaupt zu steuern, was ist lenkbar? Laufen nicht alle Fördermodelle den wirtschaftlichen Interessen hinterher? Auf was muss ich mich einstellen? Werden Sportanlagen, Discos außerhalb der Kernstädte angesiedelt?

Wieweit muss der Bedürfnisforschung Rechnung getragen werden? Die Menschen favorisieren das Einfamilienhaus und die Bequemlichkeit des Autos ist unschlagbar. Dieses wird durch massive Subventionen des Staates z.B. die Eigenheimzulage, die km-Pauschale unterstützt. Muss oder kann hier gegengesteuert werden? Laufen die heutigen Fördermodelle nicht in die falsche Richtung? Alternative Verkehrsmittel sollten attraktiver gemacht werden, d.h. der Autofahrer soll nicht steuerlich begünstigt werden, sondern der Fahrradfahrer einen Bonus erhalten.

Strategien und Forschungsfragen

Vielfältige Lösungen, viele Handlungsmöglichkeiten sollen beschrieben werden und dann als schlüssiges Gesamtbild vorgestellt werden. In den Kommunen sollen einzelne Prozesse begleitet und unterstützt werden, die das Ziel der Zero-Emission-City unterstützen. Deutlich wird, dass kommunale Akteure einen ganzheitlichen Ansatz kaum verfolgen „man traut sich nicht“, die „Flucht“ durch Einzel-

maßnahmen Probleme zu lösen, steht im Vordergrund. Kommunen können sich durch Innovationen profilieren, Informationen verbessern, Modelle starten. Ein Informationsdefizit wird z.B. bei Sachbilanzen des ÖPNV gesehen, der Individualverkehr steht immer im Vordergrund. Viele Aspekte müssen berücksichtigt werden, es wird häufig zu schnell gehandelt. „Der Umbau geht schnell – die Umkehr ist schwierig und geht sehr langsam voran“. Über diese Handlungsmöglichkeiten und –spielräume - gerade auch im Verkehrsbereich - müssen Bürger besser informiert werden. Ein Reader könnte erarbeitet werden mit einer Auflistung von Steuerungsinstrumenten der Kommune und was sie damit wirklich verändern und umsetzen kann.

Das Projekt Stadt 2030 wird erwähnt. Auf der Ebene der Leitbilder gibt es gute Ergebnisse, 5 der 21 geförderten Städte haben vorbildliche Szenarien entwickelt: „...wie muss ich handeln um den Zielen einer Zero-Emission-City möglichst nahe zu kommen und wie kann ich den vorherrschenden Trends entgegenwirken“. Hierbei ist es unerlässlich, dass Kommunen und die Regionen gemeinsam handeln.

In diesem Zusammenhang wird nochmals über neue, alternative Verkehrssysteme diskutiert, z.B. die Möglichkeiten der Brennstoffzelle. Für die Industrie gibt es keine Anreize (3-Liter-Autos wie kleine Autos garantieren keinen Gewinn) innovativ zu denken und zu handeln, die Politik soll dazu geeignete Rahmenbedingungen schaffen. Die Bundesrepublik gibt jährlich 70 Mrd. Mark für die Instandhaltung der Verkehrswege aus; 1,4 Billionen Mark stecken in den Verkehrssystemen und sind so gebundenes Kapital. Fehlentwicklungen wie die Subventionierung von Güterverteilzentren werden genannt, die niemals Verkehrsnetze erfolgreich entlastet haben. Nichtfunktionierende Schnittstellen zwischen Schiene, Straße und Luft werden angesprochen. Hier wird ein hoher Forschungsbedarf gesehen, diese Schnittstellen „zu besetzen“, Themen wie Energie und Verkehre müssen gemeinsam behandelt werden.

Allerdings ist ein Handeln in der Verkehrspolitik immer weniger eine nationale Angelegenheit sondern wird zu einem Gesamtproblem Europas.

Um Umsetzungsstrategien für siedlungsstrukturelle und verkehrspolitische Veränderungen zu entwickeln, wird Bedarf an empirischen Erhebungen gesehen, um Wandlungsmotive und Standortwahlen besser beschreiben zu können. Dabei sollte mehr die subjektive Ebene im Vordergrund stehen, um diesen individuellen Prozessen besser Rechnung tragen zu können. Individualität und Einzel-Lösungen von Akteuren werden zunehmen (siehe Karstadt Konzern mit seinem Güterverteilzentrum), da durch die bisherige Siedlungs- und Verkehrspolitik keine nennenswerten Verbesserungen für angestrebte Ziele einer Zero-Emissions-City erreicht werden konnten.