

## Polnisch-deutsche Kooperation im Klimaschutz und zur Luft- reinhaltung in Städten

Konsultationstreffen #4

19. – 21. September 2017 in Essen, Deutschland

*Vertreter/-innen polnischer und deutscher Kommunen trafen sich vom 19. bis zum 21. September 2017, um die Diskussion über die emissionsarme Wende auf die Frage der nachhaltigen Mobilität auf lokaler Ebene auszuweiten. Das Konsultationstreffen #4 wurde vom unabhängigen Think-Tank adelphi und dem polnischen Städtenetzwerk Energie Cités (PNEC) organisiert und fand in Essen, der [Grünen Hauptstadt Europas 2017](#), im Rahmen der [Europäischen Mobilitätswoche](#) statt.*

Wie kann Mobilität in kleineren und größeren Kommunen gestaltet werden? Wie können aktuelle Mobilitätsmuster berücksichtigt und gleichzeitig ein Übergang zu Nachhaltigkeit gefördert werden? Welche Herausforderungen ergeben sich in deutschen und polnischen Kommunen und welche Good-Practice-Beispiele können Anregungen zu Maßnahmen in beiden Ländern auf lokaler Ebene geben? Das waren die wichtigsten Fragestellungen und der rote Faden des dreitägigen Konsultationstreffens.

Nach einer **einleitenden Grundsatzrede des 1. Bürgermeisters der Stadt Essen, Herrn Rudolf Jelinek, eröffnete Camille Serre (adelphi)** den Workshop und bot einen Überblick über die verschiedenen, über das Technologische hinausgehenden Dimensionen der Mobilität. Schließlich stehen **Lebensqualität und Attraktivität der Kommunen** auf dem Spiel. Der Bereich Mobilität steht im Zusammenhang mit Themen wie **Verkehrssicherheit, Gesundheit, wirtschaftliche Entwicklung auf lokaler Ebene, soziale Inklusion, Raumplanung und Klimaschutz**. Ein guter Mobilitätsplan würde nach ihren Worten in erster Linie eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und anschließend die Förderung der Optimierung und Dekarbonisierung des restlichen Verkehrs ermöglichen. Bei der Erstellung der Mobilitätspläne sei es für Kommunen wichtig, zuerst an die Verringerung des

Verkehrsaufkommens zu denken und anschließend nach Lösungen zur Optimierung und Dekarbonisierung des restlichen Verkehrs zu suchen. Das bedeutet: die Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln verbessern und zu Technologien mit geringeren oder keinen Treibhausgas-Emissionen (THG) wechseln.

### **Intermodalität als Grundlage für nachhaltige urbane Mobilität**

Zentral für die aktuellen Trends im Bereich Mobilität ist die „Intermodalität“, das bedeutet in diesem Fall Personenbeförderung mit mehreren Verkehrsmitteln während einer ununterbrochenen Fahrt. **Daniel Krajewicz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Abteilung Urbane Mobilität)** präsentierte die Ergebnisse eines laufenden Forschungsprojekts zum Thema urbane Mobilität, in dem die Präferenzen der Nutzer und Möglichkeiten der Intermodalität am Beispiel Berlins analysiert wurden. Die Verbindung von Rad und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) oder Auto und ÖPNV über größere Distanzen erhöhe die Leistung der Mobilitätssysteme. In Berlin dauert eine Fahrt mit dem Rad und ÖPNV oft genauso lange (wenn nicht sogar weniger lang) wie eine Fahrt mit dem Privatauto.

Die wichtigsten Faktoren, die die Wahl des Verkehrsmittels bestimmten, seien Alter und

Aktivitätsart der reisenden Person. Vor allem aber werde die Entscheidung im Hinblick auf die **Erreichbarkeit** getroffen. Aus der Sicht des Nutzers sei es vor allem wichtig, so schnell wie möglich von A nach B zu kommen. Deswegen stellten **kurze Umsteigezeiten** beim Wechsel des Verkehrsmittels, also **auch ein effizienter ÖPNV**, die Grundlage eines leistungsfähigen Systems der urbanen Mobilität dar.

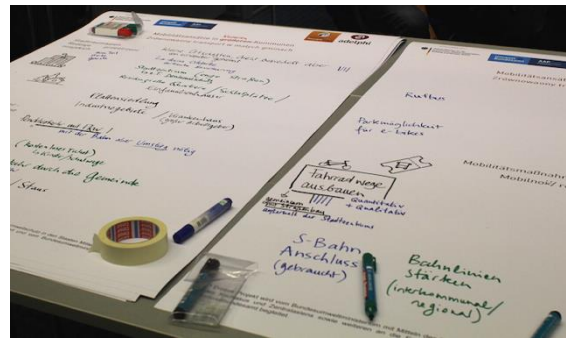
### Mobilität in kleineren Kommunen

Außerhalb dicht besiedelter städtischer Gebiete bleiben in Polen wie in Deutschland Privatautos das beliebteste Verkehrsmittel (in Gebieten mit niedriger Bevölkerungsdichte in Deutschland werden fast 75 % aller Fahrten mit dem PKW zurückgelegt<sup>1</sup>). **Matthias Toups (Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW)** wies darauf hin, dass die wichtigste Herausforderung für Kommunen die Anpassung der Mobilitätslösungen an die demografische Struktur sei, die sich sowohl in Deutschland als auch in Polen wandle. Er zeigte auch Beispiele von Mobilitätslösungen, die sich in kleinen deutschen Kommunen bewährten, z. B. **Mobilitätsstationen in ländlichen Gemeinden wie Altenbeken, ÖPNV-Apps, einfache Lösungen zur Förderung von Fahrgemeinschaften, überdachte Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und einige Lösungen zur „mobilen Stadt“**, z. B. „Arzt auf Rädern“ oder „Lebensmittel auf Rädern“. Diese seien besonders nützlich für ältere Bewohner. Das Publikum fand die vorgestellten Ansätze anregend und schätzte ein, dass einige in der eigenen Kommune einsetzbar wären. Die Teilnehmenden diskutierten dann über den Zustand der Mobilität in ihren Kommunen mit Hinblick auf die verschiedenen Arten von öffentlichen Räumen, die vorherrschenden Mobilitätsmuster, die beliebtesten Verkehrsmittel und über unterschiedliche Mobilitätslösungen. Die Ergebnisse wurden auf Plakaten festgehalten.



### Mobilität in größeren Kommunen

**Dorota Gajda-Kutowińska (Stadtverwaltung Gdynia)** präsentierte die wichtigsten Elemente des Sustainable Urban Mobility Plan bzw. SUMP (Plan für nachhaltige urbane Mobilität), und die Erfolgsfaktoren für den damit zusammenhängenden komplexen Entwicklungs- und Evaluationsprozess. Sie unterstrich die Bedeutung von modernen Technologien, z. B. **Modellierung**, für die Erstellung **bestimmter Szenarien** und **eine intensive und interaktive Zusammenarbeit mit entsprechenden Akteuren**. Die Festlegung klarer und erreichbarer Ziele sowie Erstellung eines detaillierten Aktionsplans, der von zentraler Bedeutung für den Erfolg von SUMP sei, werde einfacher, wenn der Plan **intern, d. h. von der Stadtverwaltung, entwickelt** werde. Alle Teilnehmenden waren sich über die Notwendigkeit einig, den SUMP auch vom Stadtrat verabschieden zu lassen, was in Gdynia 2016 erfolgte.



**Krzysztof Serafiński (Abteilung Verkehr und Straßenbau in Dąbrowa Górnicza)** ergänzte die Diskussion über Pläne für nachhaltige urbane Mobilität, indem er das 2012 von der Stadt entwickelte „Konzept der Förderung grüner Mobilität“ präsentierte. Es ziele unter anderem darauf ab, **den Verkehr aus der Innenstadt herauszuhalten** und dabei **das Netz der Rad- und Fußgängerwege auszubauen**. Für die Vororte plane die Stadt, **Umsteigestationen** zu errichten und die **Leistungsfähigkeit des Busverkehrs im Ballungsraum zu erhöhen**.

Unter den Vertretern von Großstädten herrschte die Meinung, dass die durch intensive Nutzung von Privatautos verursachten **Staus** zu den dringendsten Problemen gehören. Unter zusätzlichen Mobilitätsmaßnahmen und Lösungen, die von Großstädten bzw. für Großstädte entwickelt wurden, sind Folgende zu nennen: **integrierte Tarifsysteme, Ermäßigungen für Unternehmen, Bike-Sharing-Systeme, Verbannung des Autoverkehrs aus Innenstädten oder Erhöhung der Parkgebühren, Carsharing, Park & Ride** und

<sup>1</sup> Quelle: Eine Nation pendelt, Zeit Online, 02.06.2016. [http://www.zeit.de/feature/pendeln-stau-arbeit-verkehr-wohnt-arbeitsweg-ballungsraeme](http://www.zeit.de/feature/pendeln-stau-arbeit-verkehr-wohnt-arbeitsweg-ballungsraume) Zugriff: 4. September 2017.

## Ausbau des Netzwerks von Fahrradabstellanlagen.

Weitere Informationen zur Mobilität in kleineren wie in größeren Kommunen werden separat als Leitfaden erscheinen.

## Attraktive Mobilitätsangebote entwickeln

Die Nutzung von sauberen Mobilitätslösungen durch Bürger bleibt eine Herausforderung in vielen europäischen Ländern. Während in den meisten westeuropäischen Staaten die Anzahl der PKWs pro Einwohner sinkt oder nur langsam wächst, übersetzt sich in vielen polnischen Woiwodschaften der höhere Lebensstandard in mehr PKWs auf den Straßen. **Jan Jakiel (SISKOM und Stadtverwaltung Warschau)** nannte einige wichtige Faktoren, die bei der Entwicklung einer alternativen Mobilitätsinfrastruktur berücksichtigt werden müssten, um ihre Attraktivität zu erhöhen und damit eine Abwendung von Privatautos zu erleichtern, zum Beispiel:

- den Autoverkehr entschleunigen, die Parkplatzpolitik ändern und die Infrastruktur der Fußgänger- und Radwege sowie des ÖPNV ausbauen
- eine einheitliche, direkte, sichere und bequeme Radinfrastruktur aufbauen
- für häufigere ÖPNV-Verbindungen sorgen, sowie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit stärken
- die Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV fördern, z.B. durch leichter zugängliche und übersichtliche Zeitpläne und Tarife, integrierte Tarifsysteme und/oder Barrierefreiheit für alle (auch für Kinder, ältere und behinderte Menschen)

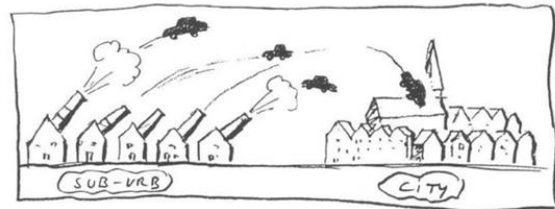
## Mobilität trifft nachhaltige Stadtplanung

**Joanna Wis-Bielewicz (adelphi)** erklärte während der letzten Sitzungsrunde am ersten Tag der Workshops, wie die Wahrnehmung der Stadtentwicklung auf Nachbarschaftsebene den Mobilitätsansatz beeinflusst. Nach 40 Jahren breit gefächelter Studien, durchgeführt von Architekten und Stadtplanern wie Leon Krier, Jan Gehl oder Elizabeth Plater-Zyberk, seien funktionale Lösungskomplexe zur Staubeämpfung in Klein- und Großstädten erarbeitet worden. Die Einführung von Nutzungsmischung und die Förderung einer Rückkehr zur „Stadt der Gemeinschaften“<sup>2</sup> ermöglichten den

<sup>2</sup> Bofill Ricardo, Krier Léon (1985): Architecture, urbanism and history. The Museum of Modern Art.

Einwohnern, **Alltagsangelegenheiten wie zum Beispiel Einkaufen, Schulbildung für oder Nutzung von Unterhaltungsangeboten direkt in ihrer Nachbarschaft zu erledigen**, ohne dass lange Strecken zurückgelegt werden müssten. Es sei ebenfalls belegt worden, dass die Verfügbarkeit von Dienstleistungen in der unmittelbaren Nachbarschaft (Entfernung von bis zu 400 m) oder im Stadtviertel (Entfernung von bis zu 1000 m) **die Nutzung von Privatautos um bis zu 40 % reduzieren** könne<sup>3</sup>. Solche Eingriffe in Stadtplanungsmuster seien bereits in einigen polnischen Städten durchgeführt, wie z. B. im Fall des 1000 Hektar großen Stadtviertels **Gdynia Zachód**, der von **Jan Jakiel** beim Workshop präsentiert wurde.

NOT THE CAR. BUT THE SUBURBAN HOME IS THE DEADLY WEAPON



DAILY SUBURBAN MORTARFIRE AGAINST URBAN CENTERS

## Radkultur schaffen

Der Experte und Praktiker **Jürgen Lenz (Filderstadt)** präsentierte die erfolgreiche Entwicklung einer Radkultur in seiner Kleinstadt bei Stuttgart. Seine Botschaften sind: **die Anerkennung der Radfahrer fördern, Sichtbarkeit auf den Straßen erhöhen, Verteilungskämpfe um den Straßenraum (insbesondere zwischen Rad- und Autofahrern) lösen und unterschiedliche Abteilungen in den Kommunen sowie wichtige Akteure in die Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen einbeziehen**. Indem man sich in Filderstadt zunächst auf das Radnetzwerk konzentriert habe, sei es gelungen, in der Stadt ein Radbewusstsein sowohl unter den Einwohnern als auch unter den lokalen und regionalen Entscheidungsträgern aufzubauen. Eine radfreundliche Einstellung bei den letzteren erleichtere die Rechtfertigung größerer Investitionen als nächsten Schritt.

Darüber hinaus präsentierten zwei polnische Städte ihre jeweiligen Bike-Sharing-Systeme. **Bogusław Prokop (Białystok)** zeigte, warum **anfängliche Investitionen in Radinfrastruktur**

<sup>3</sup> Urban Land Institute. Land Use and Driving: The Role Compact Development Can Play in Reducing Greenhouse Gas Emissions. Washington, D.C.: Urban Land Institute, 2010

tur und Kampagnen zur Bewusstseinsbildung erforderlich gewesen seien, um die Bedürfnisse der Einwohner zu verstehen und die Nutzung des Bike-Sharing-Systems [BiKeR](#), nachdem es 2014 eingeführt worden war, zu fördern. Zu diesen Maßnahmen gehörten unter anderem der Ausbau des Radwegenetzes (von 48 km im Jahr 2010 auf 112 km im Jahr 2017), Informationskampagnen über die Erreichbarkeit wichtiger Orte mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln, Nutzerumfragen und Wettbewerbe an Schulen, was zur Umsetzung kleinerer Maßnahmen geführt habe. Der Erfolg von BiKeR sei auch auf die Tatsache zurückzuführen, dass in der 2010 verabschiedeten Entwicklungsstrategie der Stadt die Förderung des Radfahrens als eines dem ÖPNV gleichwertigen Verkehrsmittels vorgesehen sei und die Nutzer der Białystoker öffentlichen Verkehrsmittel eine Ermäßigung auf das BiKeR-System bekämen.

**Piotr Sołtysek (Bielsko-Biała)** präsentierte [BBbike](#), auch ein 2014 eingeführtes Bike-Sharing-System. Inzwischen stünden den Einwohnern und Touristen 122 Fahrräder zur Verfügung und die Nutzerzahl betrage über 4000. Die Stadt verzeichne einen erheblichen Nutzerzuwachs an Wochenenden. Bielsko-Biała liegt im Gebirge, was zur Attraktivität eines solchen Systems unter Touristen beitrage, gleichzeitig aber den Einwohnern die Nutzung und damit die nachhaltige Mobilität erschwere. Derzeit erprobe die Stadt also die Möglichkeit, auch Pedelecs einzuführen, was zu einer verstärkten Nutzung des Systems beitragen würde.

### Vorteile der Nahmobilität

Der Fuß- und Radverkehr kann sich im Endeffekt sowohl für die Einwohner als auch für die lokalen Unternehmer als vorteilhaft erweisen. **Sebastian Lenz (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbh)** präsentierte verschiedene Vorteile und Möglichkeiten der Förderung des Fuß- und Radverkehrs anhand von Erfahrungen und Maßnahmen aus deutschen und europäischen Kommunen. Statistiken zeigten zum Beispiel, dass Privatautos nur bei rund 6 Prozent aller Einkaufsfahrten wirklich notwendig sind, doch sogar für 70 Prozent solcher Fahrten genutzt werden<sup>4</sup>. Dabei geben Fußgänger meistens mehr Geld beim Einkaufen aus als Autofahrer. Allerdings seien lokalen Unternehmern die Mobilitätsmuster ihrer Kunden oft nicht bekannt, was ein Hindernis bei

der Entwicklung einfacher Maßnahmen für einen bequemen und zugänglichen Fuß- und Radverkehr darstelle. Die kommunale Verwaltung könne bei der Behebung solcher Probleme helfen, indem sie mit lokalen Akteuren zusammenarbeite, z.B. durch Kampagnen (wie in [Karlsruhe](#)), Aktionen mit lokalen Unternehmern, (womöglich partizipative) „Fußverkehrs-Checks“ ([ein vom Land Baden-Württemberg gefördertes Programm](#)), um Hindernisse, die einem bequemen Fußverkehr entgegenstehen, auf den Straßen zu identifizieren.



Im zweiten Teil diskutierten die Teilnehmenden in Gruppen mit Vertretern von jeweils Klein-, Mittelgroß- und Großstädten darüber, **welche Argumente** sie für die Nahverkehrsmobilität verwenden würden und **welche Ideen sie für die eigene Stadt hätten**. Genannt wurden Radrallyes in Zusammenarbeit mit Fahrradgeschäften und lokalen Banken, Informationskampagnen über die Erreichbarkeit wichtiger Orte in der Stadt zu Fuß und mit dem Rad, Studienreisen zu Vorzeigekommunen, um den Wissenstransfer unter lokalen Entscheidungsträgern zu fördern, Fahrräder im Fuhrpark der Kommunen und eine grundsätzliche Erhöhung der Anzahl von Fahrradabstellanlagen.

### Verkehrswende und Elektromobilität: zwei Visionen

Zum Abschluss des Workshops fand eine Debatte über die ökologische Wende in der Verkehrsbranche und über die Rolle der Mobilität in der polnischen und deutschen Gesetzgebung statt. **Marcin Korolec (ehemaliger polnischer Minister für Umwelt, derzeit Vorsitzender der Stiftung für die Förderung von Elektrofahrzeugen)** argumentierte, dass die Elektromobilität die Wettbewerbsfähigkeit Polens erhöhen könne, da es sich um eine wachsende Branche sowie ein Instrument, das dem Land zur **Unabhängigkeit von externen fossilen Brennstoffen** verhelfen würde, handle. Um mit der aktuell in China stattfindenden Transportrevolution mitzuhalten (in China seien doppelt so viele Elektrofahrzeuge wie in den USA verkauft worden, darunter 100 000 Busse), müsse in Europa ein Regelwerk auf

<sup>4</sup> AGFK Bayern (Hrsg.) 2016: WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel

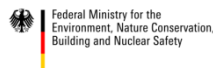
der institutionellen Ebene eingeführt werden. Herr Korolec erörterte auch die Bedingungen für die Entwicklung von Elektromobilität in Polen. **Anne Klein-Hitpaß (Agora Verkehrswende)** wies auf die Notwendigkeit einer tiefergehenden Transformation hin. Sie unterstrich, dass es der Transportbranche in den letzten 25 Jahren nicht gelungen sei, zu einer absoluten Minderung der Treibhausgasemissionen beizutragen. Das gesamte Verkehrsaufkommen müsse verringert werden, um einen wertvollen öffentlichen Raum zu schaffen. E-Fahrzeuge wirkten sich zwar positiv auf Treibhausgas-Emissionen und die Luftqualität, doch nicht auf Menge der Verkehrsstaus aus. Nur durch ein Zusammenspiel von Dekarbonisierung, Digitalisierung und „Deprivatisierung“ (im Sinne von Shared Mobility) könnten neue Perspektiven für den Stadtverkehr eröffnet werden. Die Gruppe diskutierte über die Frage der Stromerzeugung, die die Klimafreundlichkeit der E-Mobilität beeinflusst. Je nachdem, welche Prioritäten gesetzt werden (zum Beispiel Klimaschutz versus lediglich Luftqualität), können unterschiedliche Lösungen von Verwaltungen auf lokaler und Landesebene eingesetzt werden.

## Partnerschaft der Kommunen im Bereich Emissionsfreiheit



Neben einer inhaltlichen Diskussion über Mobilität bot der Workshop den Vertreter/-innen der vier im Rahmen des Projekts geförderten Partnerschaften für Niedrigemissionswirtschaft eine Gelegenheit, sich zu treffen. Sie erstellten und präsentierten vor der ganzen Gruppe Plakate, die einen Überblick über ihre Zusammenarbeit im Hinblick auf gemeinsame (oder parallele) Projekte im Bereich Bildung, Radinfrastruktur und Kultur sowie Energiesanierung von Gebäuden boten. Weitere Informationen finden Sie in polnischer und deutscher Fassung auf der Unterseite „Partnerschaft“ der Projekthomepage.

Gefördert durch:



Das Projekt wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) mit Mitteln des Beratungshilfeprogramms (BHP) für den Umweltschutz in den Staaten Mittel- und Osteuropas, des Kaukasus und Zentralasiens sowie weiteren an die Europäische Union angrenzenden Staaten gefördert und vom BMUB und dem Umweltbundesamt (UBA) fachlich begleitet.