



Agenda 2030 für Umwelt und Verkehr: Wo liegen die größten Herausforderungen und welche Schritte wären vorrangig anzugehen?

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen zum Vernetzungstreffen der Dr. Joachim und Hanna-Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr am Umweltbundesamt in Dessau-Roßlau, 12. -13.06. 2014

1. Hintergrund

Das Vernetzungstreffen der Stipendiatinnen und Stipendiaten der Stiftung, das im Juni 2014 am Umweltbundesamt in Dessau-Roßlau stattfand, diente dem Kennenlernen, der Vernetzung und der Prüfung, inwieweit derartige Treffen für die Weiterentwicklung der Stiftung hilfreich sind. Als Format wurde das Thema „Agenda 2030 für Umwelt und Verkehr: Wo liegen die größten Herausforderungen und welche Schritte wären vorrangig anzugehen?“ und zwei halbe Tage mit abendlichen Gesprächen gewählt. Der Ort der Veranstaltung war format- und diskussionsprägend: Zusätzlich zu den Vertretern der Stiftung und zusätzlich zu den geförderten Personen waren Mitarbeiter des Umweltbundesamtes anwesend, die Inputvorträge hielten und mitdiskutierten.

2. Ergebnis

Am ersten halben Tag der Veranstaltung war es um die Frage gegangen, welche wesentlichen Problemfelder denn im Themenbereich „Umwelt und Verkehr“ auf lokaler, regionaler und globaler Ebene existieren. Dazu waren drei Gruppen gebildet worden, die eine Liste relevanter Aufgabenfelder erarbeiteten. Im Plenum wurde diese Liste zusammengeführt. Dabei ergab sich folgende Prioritätenliste (in Klammern jeweils die Anzahl der Nennungen):

- Klimawandel (16)
- Biodiversität (12)
- Fehlende Rahmenbedingungen für nachhaltige Verkehrsentwicklung (vor allem verkehrspolitisch und bewussteinbildend) (9)
- Lärm, Feinstaub und Abgase (9)
- Raumintensiver Lebensstil (8)
- Ressourcenschutz, Ressourcenverbrauch (8)
- Paradigma des Verkehrsleistungswachstums, Vorbildwirkungen daraus (8)
- Lebensraumbarrieren, Zerschneidung, Lebensraumerhalt (7)
- Verhaltensänderungen der Verkehrsnutzer (7)
- Sicherung der sozialen Vorteile von Mobilität und Erreichbarkeit (7)

Bemerkenswert ist, dass die vielfältigen negativen Umweltwirkungen im Vordergrund stehen. Der Vorteil von Mobilitätsgewährung bzw. –erhalt (sowie das Paradigma des Verkehrsleistungswachstums) folgen auf hinteren Plätzen.

Weiter ist auffällig, dass der von der Schmidt-Stiftung häufig adressierte Bereich „Lebensräume und Trennwirkungen“ nicht als vordringlich eingestuft wurde.



Am zweiten halben Tag der Veranstaltung war es um die Frage gegangen, welche Maßnahmen deshalb vordringlich angegangen werden sollten. Entsprechend der obigen Themenliste wurden verschiedene Möglichkeiten zur Lösung der Probleme diskutiert und wiederum in einer Prioritätenliste geordnet. Dabei ergab sich folgendes Bild (in Klammern wieder die Anzahl der Nennungen):

- Hartes, echtes Klimaschutzabkommen (14)
- Externe Kosten internalisieren (10)
- Aufklärung, transparente Planung, Partizipation (9)
- Biodiversitätsabkommen (8)
- Stadt der kurzen Wege, Raumentwicklung (7)
- Aufweichen des Verkehrsleistungsvorbildes, eigene Vorbildsetzung (6)
- Sensibilisierung der Bildung für das Thema, individueller Wertewandel (6)
- Soziale Teilhabe, Rahmenbedingungen, Abschaffung falscher Anreize (5)
- „Das Gute liegt so nah“, lebenswerte Nahräume fördern, Gemeinschaftsprojekte (5)

Dabei ist zu beachten: Viele der genannten Punkte können von Stiftungen, Einzelpersonen oder auch einzelnen Ämtern/Ministerien/Ländern nicht angegangen werden (Biodiversität, Klimaschutz, auch: Stadt der kurzen Wege). Hier wären allenfalls Unterstützungsmaßnahmen möglich. Von Stiftungen o. ä. sind aber durchaus signifikante Beiträge zu anderen Fragen (etwa: Aufklärung, Sensibilisierung in der Bildung, Bildung für Nachhaltige Entwicklung BNE, oder auch bei Gemeinschaftsprojekten zur Erhöhung der (nahen) Umfeldattraktivität und zur Identifikation der Bewohner mit Ihrem Wohngebiet) möglich. Eine Strategie der Schmidt-Stiftung könnte sich also auf diese Felder vorrangig abstützen.

Zur Erhöhung der Sichtbarkeit der Stiftung, zur Erhöhung der Maßnahmenwirkungen und zur Unterstützung der Arbeit etwa des Umweltbundesamtes wäre es also möglich, etwa im Bereich der Umweltbildung oder der Erwachsenenbildung im Themenfeld „Nahfeldattraktivität“ einen Schwerpunkt zu setzen, ggf. in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren bzw. Institutionen.

3. Folgerungen aus Sicht des Umweltbundesamtes

Die erarbeiteten Ergebnisse decken sich in groben Zügen durchaus mit der Schwerpunktsetzung am Umweltbundesamtes, wobei zu beachten ist, dass die Tätigkeits- und Einflussbereiche verschieden von denen der Stiftung sind. Dennoch werden die Ergebnisse des Vernetzungstreffens vom UBA begrüßt; von Frau Katrin Dzienkan wurde der Stiftung mehrfach für die Initiative gedankt.

Die Ergebnisse wurden im Anschluss an die Veranstaltung innerhalb der Abteilung „Umwelt und Verkehr“ länger diskutiert. Dabei ging es vor allem um die Frage, wie denn Maßnahmen des UBA der Stiftung nützen bzw. wie Maßnahmen der Stiftung UBA-Aktivitäten unterstützen können.



Am 10.12.2014 fand dazu ein Gespräch zwischen Frau Katrin Dzienan und Prof. Udo Becker statt. In dem Gespräch ging es vor allem um Blockaden, die – bei allen Problemfeldern – derzeit einer Annäherung an Schritte hin zu einer nachhaltigen Entwicklung im Wege stehen. Ermittelt wurde auch bei dieser Betrachtung ein nationales „Vernetzungsdefizit der meinungsbildenden Akteure“: Hilfreiche Ansätze zur Verringerung der Problemwirkungen gibt es, die Akteure arbeiten aber oftmals isoliert und ohne gegenseitige Abstimmung. Von daher müssen alle Verbesserungspotentiale der Akteure beschränkt bleiben.

Zur Behebung des Missstandes wurde die Idee eines Diskussionskreises „Umwelt und Verkehr geboren“. Der avisierte Diskussionskreis sollte dabei

- die wesentlichen Akteure und Multiplikatoren im Bereich „Umwelt und Verkehr“ zusammenbringen,
- sich etwa zweimal jährlich treffen,
- Vertreter von Ministerien, Stiftungen, Universitäten, Politik, Verwaltung sowie vor allem der Medien zusammenbringen (ggf. in wechselnden Arbeitsgruppen)
- die derzeitige Situation und die laufenden Arbeitsschritte gegenseitig vorstellen und
- sich über künftige Vorgehensweisen abstimmen („Ich werde nächsten Monat dieses Ergebnis vorstellen, dann kannst Du direkt danach ...“).

Zur Vermeidung von Ineffizienzen sollte die Teilnehmerzahl 10 -15 Personen nicht übersteigen. Von dem Diskussionskreis sollten durchaus auch Positionspapiere, Übersichten über Entwicklungen und Presseinformationen/Auswertungen erarbeitet werden können.

Das Budget für einen solchen Kreis (der objektivweise an einer Universität, etwa in Berlin oder Dresden angebanden werden könnte) würde sich etwa im Bereich weniger T€ jährlich bewegen können. Anbindung und Arbeitsweise sind aber noch zu diskutieren, dies hängt auch vom beteiligten Personenkreis ab.

4. Folgerung für die Schmidt-Stiftung

Aus Sicht der Stiftung sind mehrere Fragen zu beantworten:

- Soll das Format der Vernetzungstreffen beibehalten und ggf. wiederholt werden? Wann und wo?
- Sollen thematische Schwerpunktsetzungen (etwa im Sinne der oben beschriebenen, eher beeinflussbaren Themenfelder) vorgenommen werden?
- Soll das Instrument des Diskussionskreises aufgenommen werden?
- Daraus abgeleitet: Soll generell stärker mit anderen Akteuren im Bereich „Umwelt und Verkehr“ zusammengearbeitet werden. Dies würde die Wirksamkeit der jeweiligen Arbeiten vermutlich erhöhen, bedingt aber Abstimmungen.

Hamburg, April 2015