



Mobilität neu denken – Konfliktlösungen für Natur und Verkehr

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen zum dritten Vernetzungstreffen der [Dr. Joachim und Hanna-Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr](https://dr-schmidt-stiftung.de/umwelt-und-verkehr) am 1. und 2. September 2022 in Hamburg

1. Hintergrund

Das dritte Vernetzungstreffen der Stiftung, das nach zwei Treffen in den Jahren 2017 und 2014 stattfand, diente dem Wiedersehen und dem Kennenlernen, dem Austausch und der Vernetzung und schließlich der Weiterentwicklung der Stiftung. Pandemiebedingt war der Abstand zum letzten Treffen lang, da ein persönliches Treffen angestrebt wurde. Das Treffen fand in den Räumen des BUND Landesverband Hamburg e.V. statt.

Für zwei halbe Tage mit gemeinsamen Abendessen in einem nahegelegenen Restaurant wurde als Thema „Mobilität neu denken – Konfliktlösungen für Natur und Verkehr“ gewählt. Wie bereits beim zweiten Treffen mit dem Titel „Der lange Weg zur nachhaltigen Mobilität in Theorie und Praxis“ in Erfurt wurde viel Zeit zum gegenseitigen Austausch eingeräumt. Beim ersten Treffen in Dessau stand demgegenüber der konzeptionelle, thematische Arbeit zur „Agenda 2030 für Umwelt und Verkehr: Wo liegen die größten Herausforderungen und welche Schritte wären vorrangig anzugehen?“ im Vordergrund.

Ein ausführlicher Tour-de-Table, bei dem sich alle Teilnehmerinnen und Teilnehmern vorstellten, den Bezug zur Stiftung sowie Ihre Erwartungen und persönlichen Inputs einbrachten, ermöglichte einen Einstieg in die Sichtweise der verschiedenen Disziplinen. Kurzfristig wurde eine Teilnehmerin auf persönlichen Wunsch zeitweise aus der Slowakei über Zoom zugeschaltet. Der Ort der Veranstaltung war format- und diskussionsprägend: Zusätzlich zu den Stiftungsvertretern und Geförderten waren lokale Vertretungen (Hochschule, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft) anwesend, die Impulse gaben und mitdiskutierten. Eine Stadtführung zur Transformation von Straßenräumen zur Anpassung an den Klimawandel mit mobilitätsbezogenen und blaugrünen Akzenten rundete das Programm ab.

2. Ergebnisse zu „Mobilität neu denken – Konfliktlösungen für Natur und Verkehr“

Im Teilnahmekreis waren Expertise zu Tier-, Pflanzen- und Umweltaspekten wie auch Straßen- und Verkehrsplanerinnen und Planer zugegen. Die Inputs zeigten die Bedeutung der Zerschneidung der Landschaften und die Wirkung des Infrastrukturausbaus hinsichtlich der Naturstörungswirkung durch menschliche Mobilitätsansprüche und die stark humanzentrische Weltbild. Weiterhin wurden mobilitätsbezogenen Positionen in der Stadtplanung an verschiedenen Beispielen und auch die soziale Wirkung dargestellt.

Zahlreiche Beiträge und Erkenntnisse aus dem Buch „Lebensräume schaffen“ von 2007 (Hrsg. Leitschuh-Fecht, Heike & Peter Holm, <https://dr-schmidt-stiftung.de/umwelt-und-verkehr-band-5-lebensraeume-schaffen-artenschutz-im-verkehrsnetz>) wurden noch immer als sehr aktuell und relevant erachtet.

3. Folgerungen zu „Mobilität neu denken für Konfliktlösungen für Natur und Verkehr“

1. Rückbaupotentiale von Straßen für Natur- und Umweltschutz und die gesellschaftlichen Bedarfe sind künftig stärker zu beachten [hier wurde von mehreren tausend ha in Deutschland gesprochen.]



2. Gerechtere Parkraumnutzung in Städten nimmt zunehmend an Fahrt auf. Daraus resultierende kulturelle, gesundheitliche und naturschützende Potentiale werden möglich.
3. Ganzheitliche Betrachtung von Infrastruktur/Straßenneubauvorhaben mit Querungshilfen wie Grünbrücken, der Berücksichtigung „grauer Energie“ für den Bau sowie die Auswirkungen auf Artenvielfalt ist mehr denn je notwendig. [Das Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (FGSV aus dem Jahr 2008) wird derzeit überarbeitet und die Veröffentlichung noch in 2022 erwartet.]
4. Die Bedeutung von Straßenbegleitgrün für den Artenschutz und die Überquerbarkeit von Straßen für kleine und große Tiere sollte beachtet werden.
5. Die Barriere- und Trennwirkung gilt es weiter zu entschärfen, Zäune sind nicht die alleinige Sicherungslösung; Herdenhunde können in einigen Regionen helfen, Unfälle an Straßen zu vermeiden.
6. Gleichwertige Lebensverhältnisse sollten insbesondere in urbanen Räumen nach Art 72 GG angestrebt und durch die Planung berücksichtigt werden.
7. Externalisierungskosten von Mobilität sollten kalkuliert und berücksichtigt werden.
8. Konkrete Modellprojekte (wie etwa aus einem Allenefond) sind weiterhin gesucht,
9. Kommunikationskonzepte hierzu sollten weiter verbessert werden.

Ergebnisse 2017 „Der lange Weg zur nachhaltigen Mobilität in Theorie und Praxis“, Erfurt

Der Teilnahmekreis erwies sich als sehr breit und interdisziplinär. Zum einen stellten Straßen- und Verkehrsplanerinnen und Planer ihre Sicht dar, zum anderen zeigten Tier-, Pflanzen- und Umweltexpertinnen und -experten den Konflikt zwischen Straße, Verkehr und Umwelt auf. Auch psychologische Aspekte, Abwehr und Gewohnheiten wurden aufgegriffen.

Die Inputs reichten von Dieselgate, Barrierefreiheit, Fahrradschnellwegen bis hin zu Wildtiergewohnheiten. Die Entkopplung von Wirtschaft und Verkehr ist noch immer nicht in Sicht. Wenngleich „?multimodaler“ Verkehr- und Carsharing zunehmen und künftig selbstfahrende Fahrzeuge erwartet werden, setzt die deutsche Verkehrspolitik auf die Zunahme von Verkehr und baut das Straßensystem aus. Damit geht ein Flächenverbrauch einher, der nicht mehr allen Lebewesen zur Verfügung steht. Wichtige menschliche Lebensglückbausteine gehen damit verloren. Untersuchungen zu multiresidenziellen Menschen, Menschen die an mehreren Wohnorten leben, kommen zunehmend in die Betrachtung ebenso wie der steigende Güter- und Paketverkehr. Die Mobilität scheint aktuell weiterhin als positiv bewertet zu werden. Die wahren Kosten für Mobilität sind bei weitem nicht in den Preisen abgebildet, sondern werden, wie es im Verkehrsfachjargon heißt, „externalisiert“. Dies bedeutet, der Umwelt, Natur und schließlich sozial schwächeren Gesellschaftsschichten aufgelastet.

Die Impulskurzvorträge von Hrn. Gather, Hrn. Becker und Hrn. Würdemann fokussierten stärker die menschliche Bedürfnisse und Bedarfe an Mobilität (etwa für Arztbesuche), der Beitrag von Fr. Skuban und auch die anschließende Diskussion lenkte das Augenmerk auf das Tier- und Pflanzenreich.

Als Tiere wurden u.a. Bären, Dachse, Haselmäuse, Fledermäuse und Wildkatzen. Tiere bedürfen durchlässiger und ausgedünnter Straßen. Auch die Bedeutung von Bäumen und anderen Pflanzen wurde thematisiert.

Folgerungen

1. Es liegt eine vielschichte Problemstellung vor und von daher sind nur kleine Schritte in deutschen Regionen zu erwarten. Das Verkehrsproblem ist komplex.
2. Im Vergleich zu vielen anderen Regionen der Welt sind die Probleme in deutschsprachigen Raum gering.



3. Wirtschaftswachstum und Lebensstile sind zu beachten.
4. Beharrungseffekte sind zu erwarten.

Ergebnisse 2014 „Agenda 2030 für Umwelt und Verkehr“, Dessau

Im ersten Stiftungstreffen zur Agenda 2030 für Umwelt und Verkehr wurden folgende Problemfelder identifiziert.

- Klimawandel (16)
- Biodiversitätsverlust (12)
- Fehlende Rahmenbedingungen für nachhaltige Verkehrsentwicklung (vor allem verkehrspolitisch und bewusstseinsbildend) (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)

Die negativen Umweltwirkungen standen auf der Agenda 2030 im Vordergrund. Der Vorteil von Mobilitätsgewährung sowie das Paradigma des Verkehrsleistungswachstums waren den Teilnehmerinnen und Teilnehmern weniger wichtig. Der bisher von der Schmidt-Stiftung häufig adressierte Bereich „Lebensräume und Trennwirkungen“ wurde in Dessau nicht als vordringlich eingestuft. Entsprechend der obigen Themenliste wurden Möglichkeiten zur Lösung der Probleme diskutiert und in einer Prioritätenliste geordnet. Es ergab sich folgendes Bild (in Klammern die Anzahl der Nennungen):

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

Folgerung für die Schmidt-Stiftung: Das Format der Vernetzungstreffen mit dem Austausch und der thematischen Arbeit hat sich sehr bewährt. Seit 2014 wurde auch stärker mit anderen Akteuren im Bereich „Umwelt und Verkehr“ zusammengearbeitet, um die Wirksamkeit der Arbeiten, die Sichtbarkeit der Stiftung und die Wirkung der Fördermaßnahmen zu erhöhen. Der dreijährige Abstand zwischen den Vernetzungstreffen war angemessen.

25. September 2022, Oliver Dilly