

Zusammenfassung

Abgasfreie Innenstädte – Einstieg in neue Mobilitätskonzepte

am 16. November 2017 in Gelsenkirchen

am 5. Dezember 2017 in Siegen

Das Netzwerk Innenstadt veranstaltete zwei Innenstadt-Gespräche zum Thema „Abgasfreie Innenstädte – Einstieg in neue Mobilitätskonzepte“. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um die Einhaltung der europäischen Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide war es das Ziel, mit Fachleuten und Akteuren aus Politik und Verwaltung über neue Strategien zu diskutieren.

Die erste Veranstaltung fand am 16. November in Gelsenkirchen im Wissenschaftspark statt, die zweite am 05. Dezember im Ratssaal in Siegen. In beiden Veranstaltungen wurde deutlich, wie schwierig die Umsetzung von theoretischem Wissen sein kann. Einig waren sich die Teilnehmenden, dass eine Verkehrswende dringend erforderlich ist, auch im Hinblick auf eine lebenswerte Innenstadt mit Aufenthaltsqualität für alle Bürgerinnen und Bürger.

Innenstadt-Gespräch in Gelsenkirchen

In Gelsenkirchen begrüßte der Vorsitzende des Netzwerk Innenstadt NRW und Stadtbaurat Martin Harter die rund 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Er informierte über die Mobilitätssituation in Gelsenkirchen. Seit September gibt es in der Stadt einen Mobilitätsbeauftragten. Auch Gelsenkirchen stehe unter dem Fokus des Dieselskandals, führte Martin Harter aus. Die breiten Diskussionen zeigen aber auch, dass daraus Chancen entstehen können für neue Mobilitätskonzepte.

Im anschließenden Impulsreferat appellierte Prof. Dr. Heiner Monheim, Mitinhaber des raumkom Instituts für Raumentwicklung und Kommunikation in Trier und Bonn, bei dem Thema nicht nur die Innenstadt im Blick zu haben, sondern den gesamten Stadtraum. Er ermunterte, dass es nicht reiche, die Fahrräder nur im Keller zu haben. Jeder und jede seien hierbei gefordert und müssten täglich mehrmals aufs Fahrrad umsteigen, um eine Veränderung in der Mobilitätsstruktur zu erreichen. Und dabei reiche es nicht, die Autos mit Verbrennungsmotor nur gegen Elektroautos umzutauschen. „Runter von der Übermobilität“ und „Raus aus dem Stauland“, fasste er diesen Aspekt zusammen. Er ging im Weiteren auch auf die Kosten des Autoverkehrs ein, die oft höher seien als viele denken. In diesem Zusammenhang referierte er über Vorteile und praktische Umsetzungsstrategien im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und ging auch auf den Fußverkehr ein. Notwendig seien ein Bürgerticket sowie eine Stärkung der Fußgängersituation in der Innenstadt. Als Beispiel führte er Japan auf, die im Bereich ÖPNV Weltmeister sind. Professor Monheim fasste zusammen, dass wir zurzeit in den Städten so eingerichtet seien, dass es für eine wirkliche Mobilitätswende zukünftig auch Psychologen brauche. „Sie müssen es auch wollen“, appellierte er abschließend auch in Richtung der politischen Vertreterinnen und Vertreter.

An der anschließenden Diskussion nahm neben Martin Harter und Prof. Dr. Heiner Monheim auch der Leiter der Geschäftsstelle „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ Theo Jansen teil. „Das Zukunftsnetz Mobilität“ wurde 2016 ins Leben gerufen und steht den Kommunen bei Fragen zur

nachhaltigen Mobilitätswende zur Seite. Auf die Frage von Moderator Jens Imorde, ob die Mobilitätskonzepte in der Metropolregion Ruhr versagt hätten, appellierte er an die Kommunen, dass Transformationsprozesse wichtig seien und dass Konzepte, die vielfach schon existieren würden, auch umgesetzt werden müssten. Martin Harter ergänzte, dass die Städte und Gemeinden auf kommunaler Ebene mutiger werden müssen. Professor Monheim kritisierte die S-Bahn Verbindungen in der Metropolregion und beschrieb sie als unzureichend, u. a. durch zu wenige Haltepunkte und zu wenige Nord-Süd-Verbindungen.

In der weiteren Diskussion ging es um Beispiele aus einzelnen Kommunen und dabei um die Aspekte Bürgerticket, ÖPNV, Mobilität in der Peripherie, Kosten, Umsetzungsstrategien vorhandener Konzepte sowie Fragen zum Genehmigungsverfahren bei Radwegen durch das Landesbüro NRW. Theo Jansen bemerkte bei der Diskussion, dass es wichtig sei, dass die Kommunen Fachpersonal für den Mobilitätsbereich brauchen. Auch müssen die Kommunen kreativ sein, um die Finanzierung zu gewährleisten.

Innenstadt-Gespräch in Siegen

Bei dem Innenstadt-Gespräch am 5. Dezember in der Universitätsstadt Siegen standen zum Teil andere Aspekte im Vordergrund. So wurde vor dem Hintergrund eines Forschungsprojekts in Siegen u. a. mehr über e-Mobilität und Wasserstoffantriebe diskutiert.

Begrüßt wurden die Anwesenden durch den Bürgermeister Steffen Mues, der die Universitätsstadt kurz vorstellte. Ein bedeutendes Projekt der letzten Jahre sei das Stadterneuerungsprojekt „Stadt zu neuen Ufern“ gewesen. Als Teil der Autogerechten Stadt überdeckte die sogenannte Siegplatte lange Zeit den Fluss. Diese Platte wurde nun entfernt und die Stadt konnte ein „Herzstück“ wiedererlangen. Zur Luftbelastung äußerte er sich dahingehend, dass auch Siegen Probleme mit der Einhaltung der Werte habe. Von daher hat die Stadt ein Luftreinhalteplan erarbeitet. Bürgermeister Mues ergänzte, dass die Stadt durch die Berg- und Tallage vor besonderen Herausforderungen stehen würde.

Das Impulsreferat hielt anschließend Dr. Christian Muschwitz, Mitinhaber des raumkom Instituts für Raumentwicklung und Kommunikation in Trier und Bonn. Zu Beginn ging er auf die Dieselfahrverbote ein. Dr. Muschwitz wünscht sich eine bundesweite Lösung und warnt davor, dass Thema „neue Mobilität“ mit der „Brechtstange“ durchzusetzen. Er spielte durch, was es hieße, würde jede Kommune ihre eigene Plakette entwickeln. Ein Durcheinander wäre vorprogrammiert. Dr. Muschwitz stellte andere Alternativen und Beispiele vor. So würden in London, Stockholm, Mailand und Rom temporär City-Maut Gebühren fällig. Sinnvoll wären diese dann, wenn die Einnahmen für einen Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur sowie des ÖPNVs fließen würden. Weiterhin ging er in seinem Vortrag auf Aspekte der City-Logistik sowie der Elektromobilität ein. Er resümierte, dass die Umweltbilanz eines Elektroautos, wenn der Strom nicht aus erneuerbaren Energien betrieben wird, sogar schlechter wäre als die von Dieselaautos. Er sprach auch über die Schwierigkeiten, eine Innenstadt flächendeckend mit Ladestationen zu versorgen. Als Alternative brachte er die Wasserstoff-Brennstoffzelle ins Gespräch. Trotz der vorgestellten Alternativen machte Dr. Muschwitz klar, dass sich die Mobilitätsprobleme nicht nur durch einen Austausch des Antriebs der Autos lösen lassen. Es müsse sowohl der Ausbau des ÖPNVs als auch die

Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang präsentierte er verschiedene Beispiele und Strategien.

Abschließend warnte er die Zuhörenden, nicht zu glauben, dass sich abgasfreie Innenstädte einfach umsetzen lassen, da „unsere Siedlungs- und Raumstrukturen und unsere gesellschaftliche Arbeitsteilung seit den 1950er Jahren konsequent autogerecht gewachsen sind. Der Raum und die Menschen haben sich danach ausgerichtet.“ Er endete mit dem Appell, der Mensch und nicht das Auto müsse wieder Maßstab für unsere Stadt und Regionen werden.

Anschließend stellte Dominik Eichbaum von der Wirtschaftsförderung den Teilnehmenden das Projekt „ZERO EMISSION – e-Mobilitätsforschung und Strukturentwicklung in Siegen“, vor. Im Rahmen dieses Projektes sollen E-Fahrzeuge angeschafft und eine Verbesserung der Ladeinfrastruktur vorangetrieben werden. Die Maßnahmen seien Teil des Aktionsplans Elektromobilität sowie des Luftreinhalteplans. Herr Eichbaum betonte abschließen, dass Vernetzungsstrategien der Aspekt für die Stadt der Zukunft seien.

Es folgte eine anregende Diskussion, bei der noch einmal deutlich wurde, dass der Einstieg in neue Mobilitätskonzepte sehr vom politischen Willen der einzelnen Kommunen zusammenhängt. An der Diskussion beteiligten sich im Podium Dr. Christian Muschwitz, Andreas Falkowski von der Geschäftsstelle „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ sowie der Stadtbaurat Henrik Schumann. Eine Teilnehmerin bemerkte, dass gerade die Wirtschaft sehr vom Auto abhängig sei. Es ging bei der Diskussion auch um städtische Anreize für Autos mit Alternativantrieb. Eine Extrapur für „Öko“-Autos wie es diese zum Teil Amerika gibt, wäre im Siegerland zumindest nicht umsetzbar, bemerkte ein Teilnehmer. In diesem Diskussionszusammenhang betonte Stadtbaurat Henrik Schumann, dass der ÖPNV-Träger Instandhaltungskosten tragen müsse, wenn die Busspuren für E-Mobilität freigegeben werden. Dr. Muschwitz appellierte noch einmal, grundsätzlich etwas zu ändern, da die Innenstädte eh schon mit Stau etc. zu kämpfen hätten. Einfacher wäre es, den ÖPNV als Daseinsvorsorge zu definieren. Herr Falkowski betonte, dass gerade bei der neuen Stellplatz-Vorschrift die Ergänzung für Fahrradabstellplätze nicht vergessen werden darf. Die stärkere Nutzung des Fahrrads sieht er als wichtige Zukunftsaufgabe an. Es habe sich aber gezeigt, dass Fahrräder nur als Alternative zum Auto genutzt werden, wenn diese gut erreichbar und sicher verstaut werden können.

Bei beiden Veranstaltungen hat sich gezeigt, dass das Thema Mobilität spannend bleiben wird und für die Kommunen ein zentraler Baustein bei der zukünftigen Entwicklung der Städte und Gemeinden darstellt.