

Land-use, Lifestyle, Transport. 1. ECOMOVE-Kongreß in Kassel, 25.–27. Mai 1994

Vom 25. bis 27. Mai 1994 fand in Baunatal bei Kassel die erste in einer geplanten Reihe internationaler Konferenzen mit dem Titel "Ecomove Conferences" statt. Sie sollen die Ursachen und Wechselwirkungen von Flächennutzung, Lebensweise und Verkehr thematisieren. Durch eine interdisziplinäre Herangehensweise und die explizite Ansprache nicht nur von Verkehrsplanerinnen, sondern auch von Umwelt- und Sozialwissenschaftlern, Psychologen, politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgerinnen und verschiedenen Interessenverbänden sollen die häufig zu beobachtende Beschränkung auf technische Ansätze zur Linderung der Symptome und die Nichtbeachtung der Ursachen der Verkehrsentwicklung überwunden werden. Ausgangspunkt dieser Überlegungen war die Beobachtung, daß viele der in den vergangenen Jahren erreichten Fortschritte bei der Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch veränderte Verhaltensweisen der Menschen aufgehoben wurden. Beispiele hierfür sind zunehmende Fahrleistungen im Freizeitverkehr und ein fortgesetzter Flächenverbrauch für Wohnen, Handel und Gewerbe vor allem in den Randbereichen der Städte. Inhalte der Konferenzen sollen nicht theoretische Diskussionen oder Planungen sein, sondern "umsetzungsorientierte Erfolgsgeschichten", wie ein amerikanischer Teilnehmer seine Erwartungen prägnant umschrieb.

Veranstalterin des Kongresses war die VIA – Arbeitsgruppe Integrierte Verkehrsplanung an der Universität Gesamthochschule Kassel in Zusammenarbeit mit dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Die Tagung war zugleich Auftakt-

veranstaltung eines auf mehrere Jahre angelegten europäisch-amerikanischen Projektes mit dem Namen ECOMOTION, das von der Kasseler Arbeitsgruppe und dem Center for Clean Air Policy in Washington betreut wird. Ziel dieses Projektes "ist die Formulierung praxisrelevanter Hinweise darauf, welche Richtung eine zukunftsweisende Verkehrsentwicklung einschlagen soll und wie diese praktisch umgesetzt werden kann", wie es im Informationspapier heißt. Drei Charakteristiken sollen nach Ansicht der amerikanischen Partner dieses Projekt von einfachen Austauschen und Konferenzen unterscheiden: Handlungsorientierung, Konzentration auf Praktiker und das Beharren auf konkreten Politikergebnissen.

Die wichtigsten Ergebnisse sollen in folgenden kurz dargestellt werden. Die notwendige Auswahl wird dabei wohl nicht immer den Diskussionen in allen Arbeitsgruppen gerecht werden können.

In die Arbeit der Workshops einleitend wurde zunächst vor – in der Politik häufig favorisierten – Maßnahmen gewarnt, die uns einer Lösung nicht unbedingt näherbringen: Sogenannte intelligente Straßen ließen beispielsweise durch die Kapazitätserweiterung mehr Verkehr erwarten und stellten eine Verschwendung finanzieller Ressourcen dar. Maßnahmen an Autos zur Verbrauchs- und Schadstoffreduzierung verbilligen unter sonst gleichen Bedingungen das Autofahren und können dadurch andere Probleme noch verstärken. Erinnert wurde auch an die in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gestiegene Arbeitsproduktivität und das Erfordernis, eine ähnliche Entwicklung bei der Energieeffizienz und der Ressourcenproduktivität zu erreichen.

In der Arbeitsgruppe "Verkehr und Flächennutzung" wurde an die seit einigen Jahren zu beobachtende und diskutierte Entwicklung erinnert, nach der sich die größten Verkehrsprobleme immer mehr aus den Kernstädten heraus in die Randbereiche verlagern. Das Anspruchsniveau in bezug auf zeitliche und räumliche Flexibilität ist im Stadt-Umland-Verkehr so hoch, daß es der herkömmliche öffentliche Verkehr nicht mehr bedienen kann. Der Bau von Ortsumgehungen und auch eine Verkehrsberuhigung in den Innenstädten können angesichts der weiterhin vorhandenen gesellschaftlichen Zielkonflikte deshalb nur kurzfristige Erfolge bewirken. Weiteres Thema in dieser Gruppe war das in den Niederlanden entwickelte ABC-System. Es bietet eine Möglichkeit, die Standortpolitik von Unternehmen nach Verkehrskriterien zu bewerten und bei ent-

sprechendem politischen Willen auch zu steuern. Es soll hierbei versucht werden, "das richtige Unternehmen an den richtigen Standort" zu bekommen. Auch das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr vom ifeu-Institut entwickelte Konzept der Verkehrsfolgenabschätzung versucht, bereits im Planungs- und Programmprozeß von Gesetzgebungs-, Verwaltungs- und anderen Planungsverfahren Verkehrswirkungen ähnlich der Umweltverträglichkeitsprüfung sichtbar zu machen. Die Autoren schlagen zudem vor, mit Verkehrsvermeidung aus pragmatischen Gründen vor allem bei einer Beschränkung des prognostizierten Wachstums zu beginnen.

Im Workshop "Preise als Mittel der Verkehrspolitik" wurde vor allem diskutiert, ob und wie die Nachfrage nach Verkehrsleistungen zu steuern ist. Übereinstimmend wurde festgestellt, daß diese Steuerung durch Reaktionen auf der Angebotsseite (in der Regel durch Restriktionen) ergänzt werden muß. Ein kanadischer Beitrag untersuchte die Umweltentlastungswirkungen einer Zurechnung von Staukosten und fand keinen Hinweis darauf, daß hier automatisch positive Zusammenhänge bestehen. Auf kleinräumiger Ebene ist eine Angebotssteuerung über Preise vor allem aus steuerlichen Gründen zwar schwierig, positive Beispiele sind aber durchaus vorhanden. So stellte ein Dortmunder Unternehmen seinen Mitarbeitern Jobtickets zur Verfügung, um dafür vorhandene Parkplätze überbauen zu können.

"Umweltorientierte Verkehrstechnik" stand im Mittelpunkt der Arbeitsgruppe 3. Neben intensiven Diskussionen über den Stellenwert dieses Themas zur Verkehrsvermeidung wurden verschiedene Modelle von "lean transportation", z.B. Kleinbuskonzepte, vorgestellt.

Im "Freizeit-, Urlaubs- und Einkaufsverkehr" ist das Bedürfnis nach umweltfreundlichen Angeboten zumindest in Ansätzen vorhanden. Die Teilnehmer der vierten Arbeitsgruppe diskutierten dies anhand von Konzepten autofreier Urlaubsorte. Angesichts dessen, daß beispielsweise in den USA etwa ein Fünftel der insgesamt für Freizeitaktivitäten aufgewendeten Zeit allein für den Weg zum und vom Ort dieser Aktivitäten benötigt wird, ist es dringend notwendig, über weniger entfernungsintensive Lebensstile nachzudenken.

Kontrovers wurden die "Folgen des Verkehrs auf Umwelt- und Lebensqualität" diskutiert. Zwei vorgestellte technische

Studien gingen den Teilnehmern nicht weit genug. Neue Modellierungsmethoden seien notwendig, um die Bedürfnisse und Wünsche der Menschen berücksichtigen zu können. Die Diskussion in den USA scheint hier weiter fortgeschritten zu sein als in Europa. Angeregt wurde auch eine verbesserte Aus- und Weiterbildung derjenigen, die Pläne umsetzen.

"Autobesitz, Car-Sharing" und die Möglichkeiten der Einrichtung autofreier Wohngebiete wurden in einem weiteren Workshop erörtert.

Arbeitsgruppe 7 behandelte die "regionale Wirtschaft und regionale Kooperationen". Übereinstimmend wurde auf die Notwendigkeit einer guten Abstimmung zwischen staatlichen, regionalen und kommunalen Maßnahmen hingewiesen. In Spanien wurde dazu auf nationaler Ebene bei der Verabschiedung des neuen Infrastruktur-Masterplans 1993 eine eigene Arbeitsgruppe eingerichtet. Zwei Beispiele aus Barcelona und Bilbao verdeutlichten die Arbeitsweise. In den USA wird der 1991 vom Kongreß verabschiedete Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA) als Meilenstein in der Umorientierung der Verkehrspolitik auf die regionale Ebene angesehen. Im großen Rahmen werden erstmals Bundesmittel für Stadtregionen bereitgestellt. Anders als bislang beim deutschen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz werden aber zusätzlich auch neue Planungsanforderungen aufgestellt, wie z.B. eine stärkere Einbeziehung der Öffentlichkeit und die Einrichtung von Verwaltungsgrenzen überschreitenden Metropolitan Transportation Systems. Die Vorstellung des im Rahmen des Programms "Experimenteller Wohnungs- und Städtebau" des BMBau durchgeführten Projektes "Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr" im Bergischen Land leitete wieder über zu europäischen Kooperationserfahrungen. Beispiel dafür ist die "Regionale Güterverkehrsrunde".

Um Logistik, Preise und Lebensstil drehte sich die Debatte in der Arbeitsgruppe zum "Güterverkehr". Es wurde festgestellt, daß Logistik, aber auch neue Produktionssysteme sehr wirkungsvolle Werkzeuge zur Beeinflussung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung sein können. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene kann zudem durch "neue" Techniken, die den Übergang zwischen den Verkehrsträgern verbessern, erreicht werden.

Zum Abschluß der Tagung wurden in einem inhaltlich eher pessimistischen, dafür aber um so lebhafteren amerikanischen Beitrag nachdenkliche Gedanken vorgebracht. Unter anderem wurde davor gewarnt, in einer (Innen-)Verdichtung der Städte ein Allheilmittel zu sehen. Der geringere Anteil des motorisierten Individualverkehrs in den heute dichter besiedelten Gebieten läßt sich vor allem auf die Bevölkerungsstruktur zurückführen: Die Bewohner sind älter, haben weniger Kinder, das Pro-Kopf-Einkommen ist geringer und, vor allem, sie hatten nie ein Auto, was die Kenntnis und Nutzung anderer Verkehrsarten erleichtert. Angesichts des steigenden Wohnflächenkonsums und einer veränderten Bevölkerungsstruktur sollte nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, daß die relative Verkehrssparsamkeit verdichteter Stadtteile auch in Zukunft gelten wird.

Ein weiterer Einwand gegen zu viel "Vermeidungsoptimismus" wurde mit den Möglichkeiten der Datenkommunikation begründet. Sie ersetze entgegen der oft geäußerten Vermutung nicht nur nicht materiellen Transport, sondern sie befreie Menschen zusätzlich von der Notwendigkeit, an einem Ort präsent zu sein. Das vom Referenten auf Reisen genutzte Pocketmodem diene zur Unterstreichung dieser Aussage.

Der in der Presse vielbeachtete Kongreß, dessen Abschlußdiskussion im Hessischen Rundfunk live übertragen wurde, konnte trotz hervorragender Organisation die mit dem vielversprechenden Titel "Flächennutzung, Lebensstil, Verkehr" verknüpften Erwartungen leider nicht vollständig einlösen. Für die europäischen und amerikanischen Teilnehmer haben einige der vorgestellten und bereits seit längerem in der Diskussion befindlichen Projekte zwar Anregungen gegeben, so wie auch einige amerikanische Erfahrungen für die überwiegend deutschen Teilnehmer neu gewesen sein dürften. Für die folgenden Konferenzen wäre aber eine stärkere Zuspitzung der Beiträge unter Beachtung der drei eingangs genannten Charakteristiken wünschenswert, um auch tatsächlich interdisziplinär zu umsetzbaren Ergebnissen zu kommen.

Dipl.-Volksw. Jens Kurnol
Bundesforschungsanstalt für
Landeskunde und Raumordnung
Am Michaelshof 8
53177 Bonn