

Durchatmen: Klimaschutz und Verkehr in Städten

Kirsten Havers

„Vorfahrt Klimaschutz – Strategien für den Verkehr der Zukunft“

Berlin, 12. November 2014



Hintergrund

§ Die Rolle der Städte ist wesentlich zur Erreichung der (nationalen) Klimaschutzziele

„...Eine Kommune, die sehr gute Alternativen zum eigenen Pkw bereitstellt und die Pkw-Nutzung obsolet macht, ermöglicht es den Bewohnern die Abschaffung des eigenen Pkw in Erwägung zu ziehen....Eine Verkehrswende muss daher auf kommunaler Ebene eingeleitet werden!“

Martin Randelhoff

§ Mehr Lebensqualität in Städten zu erreichen, ist das Ziel vieler Kommunen

§ Es zeigt sich, dass Lebensqualität und Klimaschutz Hand in Hand gehen

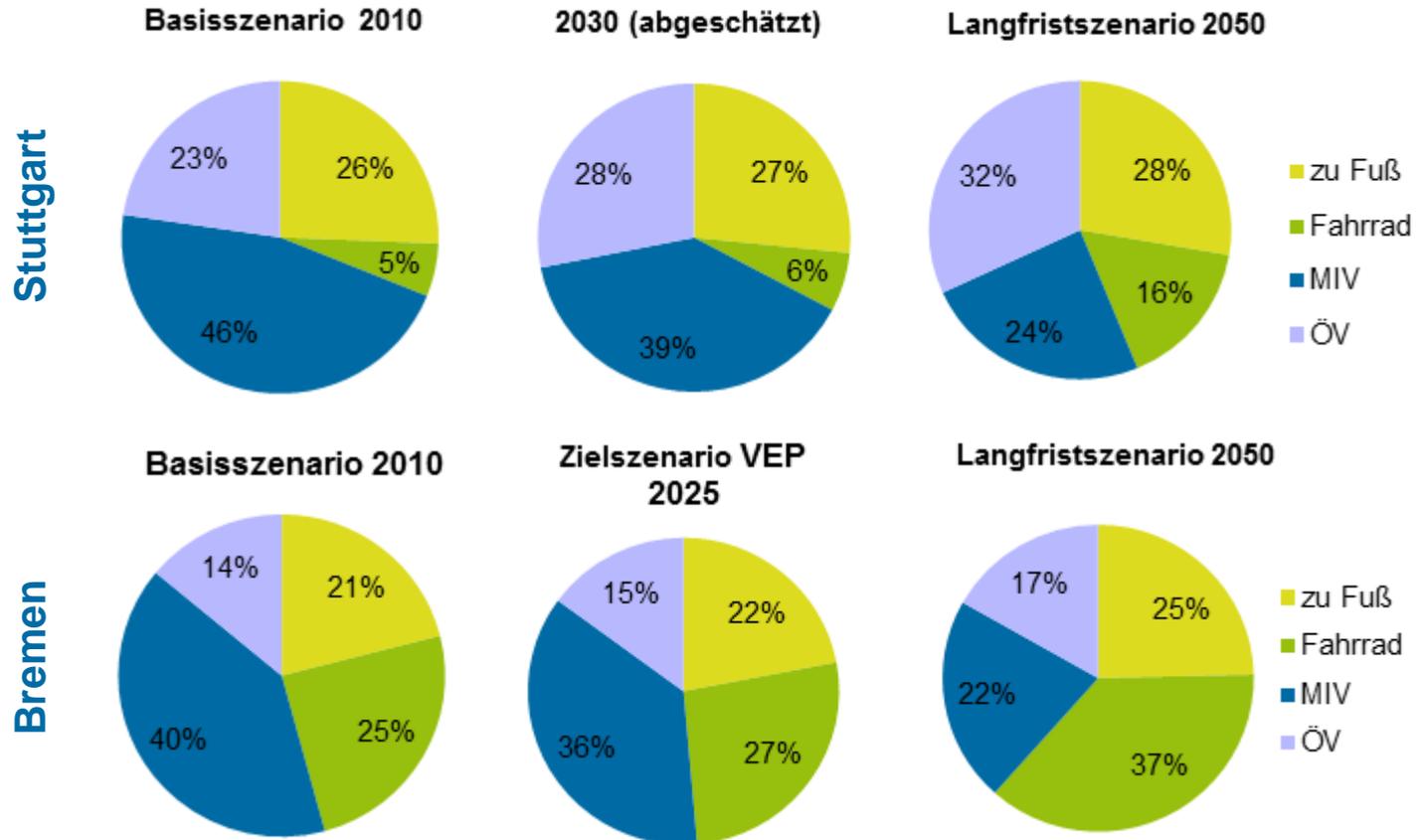
§ Auf EU-Ebene durch Weißbuch Verkehr verankert: Zero-Emission-Zones ab dem Jahr 2050

Das Spendenprojekt „Stadt der Zukunft“

Am Beispiel von Bremen und Stuttgart hat das Öko-Institut untersucht:

- § was die Städte mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2025 (Bremen) bzw. dem Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (Stuttgart) heute schon umsetzen bzw. planen
- § wie die Konzepte beider Städte zur Verkehrsentwicklung weitergedacht werden können:
 - Langfristige Szenarien bis 2050 aufbauend auf den bestehenden Konzepten
 - Wirkung auf das Verkehrsaufkommen und die CO₂-Emissionen
- § welche Rahmenbedingungen bei der Gestaltung lebenswerter Innenstädte durch einen emissionsfreien Verkehr wesentlich sind

Wirkung auf den Modal Split



Grundlage Szenario 2050:
Zusätzliche Maßnahmen und Verstärkung der Präferenzen und Einstellungen zur Mobilität

Beitrag zum Klimaschutz

Bremen

CO₂ – Minderungspotenzial (Personen- und Güterverkehr):

- § 2025: 31 % Trendszenario VEP 2025
- § 2050: 62 % Trendszenario
- § 2050: 87 % Technologieszenario

Im Personenverkehr werden 40% der Minderungspotenziale im Trendszenario durch Maßnahmen zur Verlagerung und Vermeidung des MIV erreicht

Stuttgart

CO₂ – Minderungspotenzial (Personen- und Güterverkehr):

- § 2030: 38 % Trendszenario VEK 2030
- § 2050: 63 % Trendszenario
- § 2050: 87 % Technologieszenario

Im Personenverkehr werden 33% der Minderungspotenziale im Trendszenario durch Maßnahmen zur Verlagerung und Vermeidung des MIV erreicht

- § Technologische Optionen sind mit großer Unsicherheit behaftet.
- § Selbst unter Einsatz der neuesten Technologien verbrauchen Pkw weiterhin Fläche, verursachen Lärm sowie Emissionen und stellen ein Sicherheitsrisiko dar.
- § Maßnahmen zur Veränderung des Verkehrsverhaltens sind wesentlich

Wie kann die nationale Ebene weiter unterstützen?

Rechte der Fußgänger und Fahrradfahrer über StVO stärken:

- Geteilte und gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums ermöglichen
- Bevorrechtigung von Fußgängern erleichtern
- Moderne planerische Konzepte der Nahmobilität wie Begegnungszonen oder „shared space“ in Regelwerken des Straßenverkehrsrechts berücksichtigen
- Begleitung von Kindern unter 8 J. in StVO überarbeiten

- Empfehlungen für die Bevorrechtigung im Radverkehr der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Sicherheit im Fuß- und Fahrradverkehr:

- Die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h sollte abgesenkt werden.

Nahmobilität fördern

Parkraum des MIV reduzieren heißt Lebensraum schaffen und Parksuchverkehr verringern:

- Bußgelder deutlich erhöhen, an europäische Standards anpassen.
- Abschleppen kann Falschparken deutlich unattraktiver machen. Großzügigere Handhabe bei der Vollstreckung

Carsharing reduziert Parkdruck:

- Bundesweit einheitliche und praxisnahe Rechtsgrundlage für die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen
- Reform Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der StVO

Lebensraum statt Parkraum

Bewertungssysteme (z.B. Blauer Engel) schaffen Basis für Qualitätsstandards für Mobilitätsangebote

Förderung von Einzelprojekten langfristig ausrichten:
§ finanziellen Sicherung und ausreichend Personal

Vielfältige Mobilitätsangebote ermöglichen

Gestaltung eines verträglichen Stadtverkehrs

- Anhebung der Regionalisierungsmittel
- Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fortschreiben und Umweltziele integrieren.
- Erhalt von Infrastruktur stärker verankern

ÖPNV stärken

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kirsten Havers

Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Öko-Institut e.V.

Schicklerstraße 5-7

10179 Berlin

Telefon: +49 30 405085-323

E-Mail: k.havers@oeko.de