

02 / Februar 2023

Strong Cities Brief

Kohlenstoffarme und nachhaltige Mobilität in Städten

Xuan Xie

Angesichts der wachsenden Bevölkerung in urbanen Gebieten spielen Städte eine immer wichtigere Rolle bei der Verbesserung der Lebensbedingungen ihrer Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Erreichung der Klimaziele, wie sie im Pariser Abkommen und in den Zielen für nachhaltige Entwicklung (SDGs) formuliert sind. Um diese Ziele zu erreichen, müssen die Städte wissenschaftsbasierte langfristige Strategien aufstellen und Verfahren anwenden, die bereits gute Ergebnisse erzielt haben. Dieser Artikel bietet Beispiele und Empfehlungen für eine kohlenstoffarme und nachhaltige urbane Mobilität.

Herausforderungen und Kontext

Angesichts vielfältiger Herausforderungen ist es für Städte unumgänglich, konventionelle Verkehrssysteme auf eine kohlenstoffarme und nachhaltige Mobilität umzustellen. Der Verkehrssektor ist gegenwärtig einer der größten Verursacher von Kohlenstoffemissionen. In einigen Ländern, zum Beispiel China, steigen die Kohlenstoffemissionen des Verkehrssektors rapide an, da die Menschen aufgrund steigender Einkommen dazu neigen, mehr Auto zu fahren. Dieser Sektor emittiert große Mengen an Luftschadstoffen, was zu erheblichen Kosten für die öffentliche Gesundheitsversorgung führt. Verkehrsstaus und durch städtischen Verkehr verursachter Lärm haben zudem negative sozio-ökonomische Auswirkungen. In einigen extremen Fällen haben gefährdete Gruppen, zum Beispiel Frauen, Sicherheitsbedenken bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Wie kann den Herausforderungen begegnet werden?

Diese Herausforderungen bieten auch Chancen, wenn Institutionen geschaffen und Strategien entwickelt werden, die dafür geeignet sind. Städte können durch die Umsetzung ganzheitlicher und wissenschaftlich fundierter Maßnahmen

einen mehrfachen Nutzen erreichen. So können Maßnahmen zur Verringerung des Kohlenstoffausstoßes im Verkehrssektor zu mehreren SDGs (Sustainable Development Goals, zu Deutsch: Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen) beitragen, insbesondere zu SDG 3 (Gesundheit und Wohlergehen), SDG 11 (nachhaltige Städte und Gemeinden) und SDG 8 (Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum).

Allerdings stehen die Städte bei der Förderung einer kohlenstoffarmen und nachhaltigen Mobilität vor Hindernissen. In vielen Städten werden Verkehrspolitik, Klimapolitik und andere entwicklungspolitische Maßnahmen in der Regel von getrennten Stellen konzipiert, anstatt einen integrierten Ansatz zu verfolgen. Verkehrsbehörden sind nicht für Klimastrategien zuständig, während Klimaexpertinnen und -experten nur begrenzte Kenntnisse im Bereich Verkehr haben und ebenfalls keine Kompetenzen dafür. Die Verantwortlichen in den Verkehrsabteilungen verfügen möglicherweise nur über begrenzte Kapazitäten für die Umsetzung von Maßnahmen für einen kohlenstoffarmen und nachhaltigen Verkehr. Politische Instabilität macht einigen Städten ebenfalls zu schaffen. Häufige Wechsel in Führungspositionen machen die Umsetzung langfristiger Strategien unwahrscheinlich.

Diesen Herausforderungen kann durch die Entwicklung von ganzheitlichen Pläne, konkreten Maßnahmen, internationalen Partnerschaften und die Bereitstellung von Fördergeldern begegnet werden. Die Städte sollten langfristige Fahrpläne für Mobilität entwickeln, die in Klimastrategien und andere themenbezogene Entwicklungspläne integriert sind. Bei der Umsetzung langfristiger Maßnahmenpläne können sich Städte an bewährten Verfahren orientieren und konkrete Maßnahme ergreifen. Internationale Zusammenarbeit kann für Städte mit begrenzten Kapazitäten hilfreich sein, sie können sich von ihren internationalen Kolleginnen und Kollegen oder internationalen Organisationen beraten lassen. Es können Anreize gegeben werden, um die Öffentlichkeit zur Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen wie öffentliche Verkehrsmittel, Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen zu motivieren.

Beispiele

Einige Städte und internationale Organisationen haben bereits Projekte zu kohlenstoffarmer und nachhaltiger Mobilität durchgeführt. So hat die Stadt Seoul einen Klimaaktionsplan 2050 veröffentlicht, in dem ein Fahrplan für eine Verkehrswende festgelegt wurde. Dieser Fahrplan besteht aus zwei Säulen: die Umstellung von Fahrzeugen mit Verbrennermotor auf emissionsfreie Fahrzeuge und die Förderung grüner Mobilität, das heißt

Zu-Fuß-Gehen und Radfahren. ICLEI, ein globales Netzwerk von Kommunalverwaltungen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen, hat TransDEC-Instrumente und sachdienliche Leitfäden veröffentlicht, um Städte bei der Verkehrswende zu unterstützen.

Politikempfehlungen

Folgende Maßnahmen werden Städten empfohlen, damit sie eine kohlenstoffarme und nachhaltige Mobilität entwickeln können:

- › Entwicklung langfristiger Strategien für eine kohlenstoffarmen und nachhaltigen Verkehrswende;
- › Stärkung der ressortübergreifenden Zusammenarbeit bei der Verkehrswende;
- › Förderung einer Entwicklung des Übergangs zur Schaffung kompakter, begehbarer, fußgängerorientierter Gemeinden, deren Struktur sich an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs orientiert;
- › Nutzung digitaler Technologien zur Bereitstellung von Echtzeitinformationen über verfügbare öffentliche Verkehrsmittel;
- › Schaffung von Anreizen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, zum Beispiel flexible Tarife zu Stoßzeiten;
- › Steigerung des Bewusstseins für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, zum Beispiel durch die Organisation von autofreien Tagen.

Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

Lukas Lingenthal

Mobilität, Stadt und Land
Analyse und Beratung

Lukas.Lingenthal@kas.de

Xuan Xie arbeitet als Programmkoordinator für ICLEI (Local Government for Sustainability) im Ostasien-Sekretariat mit Sitz in Seoul. Er leitet dort das Low-Carbon Cities Program und berät chinesische und mongolische Städte bei der Umsetzung kohlenstoffarmer Verkehrskonzepte. Er hat bereits in Ostasien, Europa und Lateinamerika sektorübergreifende Erfahrungen gesammelt.



Der Text dieses Werkes ist lizenziert unter den Bedingungen von „Creative Commons Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“, CC BY-SA 4.0 (abrufbar unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode.de>).

Diese Veröffentlichung der Konrad-Adenauer-Stiftung e. V. dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.