Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

STUTTGART
TOBIAS MONTAG

Juni 2007

www.kas.de

Jahreskongress des Städtenetz-werkes „cities for mobility“

Vom 10. bis 12. Juni 2007 fand der erste Jahreskongress des Städtenetzwerkes „cities for mobility“ in Stuttgart statt. Das aus 308 Mitgliedern in 46 Ländern bestehende Netzwerk wird von Stuttgart aus koordiniert und hat sich zum Ziel gesetzt, für die Probleme des städtischen Verkehrswesens mittels Erfahrungsaustausch, Netzwerkarbeit und der Suche nach Innovationen Hilfestellung zu leisten.

Am Jahreskongress nahmen etwa 200 Teilnehmer aus 35 Ländern teil. Bereits in seiner Eröffnungsrede umriss der Oberbürgermeister von Stuttgart und Vorsitzende des Netzwerkes, Dr. Wolfgang Schuster, am 11. Juni 2007 das Leitbild für städtische Mobilität, welches am Ende des Kongresses schließlich von den Teilnehmern als Agenda verabschiedet wurde: Mobilität soll demnach sozial gerecht gestaltet werden, sich am Bedarf der Wirtschaft orientieren und entsprechend dem Prinzip der Nachhaltigkeit umweltfreundlich sein.

11. Juni 2007:_ Projekt- und Grundsatzvorträge – Diskussion

Zu Beginn stellte der Bürgermeister für Verkehr und Umwelt von Utrecht, Tymon de Weger, vor, wie die Luftqualität im niederländischen Wachstumsraum im Zeitraum von 2007 bis 2012 verbessert werden soll. Städtebauliche Maßnahmen, restriktive Verkehrsregulierung sowie der Ausbau alternativer Verkehrsformen und des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs müssen umgesetzt werden, um den EU-Richtlinien zur Reduzierung von CO_2 und Feinstaub zu entsprechen. De Weger machte aber auch darauf aufmerksam, dass Utrecht die Umweltfrage nicht allein lösen könne. Der Staat müsse einen strengeren Umweltschutz durchsetzen. Dazu gehören u.a. die Steuerung der Autobahnauslastung mittels eines Mautsystems und strengere Umweltvorgaben für Kraftfahrzeuge.

Die Straße war das Thema von Francois Ascher, Institut francais d'urbanisme. Er verwies auf die vielen Funktionen von Straßen und forderte eine Nutzungsmischung. Auch soziale Konflikte liegen gewissermaßen auf der Straße; mit den Mitteln der Stadtplanung könne ihnen nur bedingt entgegengewirkt werden. Die Straße müsse als Aspekt der demokratisch-urbanen Demokratie verstanden werden.

Frederico Casalegno, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge Mobile Experience Lab, stellte Projekte vor, die besser an den Mobilitätsbedarf angepasst sind. So wurden in Paris Bushaltestellen als „landmarks“ neu gestaltet, an deren Gestaltung jeder beteiligt werden soll und die Informationssysteme und Verkehrsüberwachung integrieren. In Katalonien wurde testweise das Projekt „eLens“ erprobt. Dabei wird z.B. Touristen der Zugang zu Kommunikationssystemen ermöglicht, die mit einer „elektronischen Linse“ durch die Stadt gehen und Informationen abrufen und senden können. Als drittes Projekt stellte Casalegno „The City Car“ vor, ein Elektro-Auto, das öffentlich zugänglich sein soll.

In seinem Vortrag „Neuerfindung des städtischen Transports“ forderte Francis E. K. Britton, Managing Director, EcoPlan Intenational, ausgehend von seiner These, wonach in naher Zukunft ein

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

STUTTGART
TOBIAS MONTAG

Juni 2007

www.kas.de

Mobilitätsnotstand eintreten werde, die Abkehr von der „alten Mobilität“. Die Städte seien bisher nur auf den herkömmlichen Kfz-Verkehr ausgerichtet. Für die „neue Mobilität“ spiele das Auto keine größere Rolle mehr. Die neue in Paris erprobte Mobilitätsagenda umfasst die Einbeziehung der Einwohner. Bisher wurden zu oft Stadtplanung und die Interessen der Einwohner getrennt. Der Kfz-Verkehr soll drastisch erschwert werden, um den öffentlichen Raum von den Automassen zu befreien. Mittels „carsharing“ und kostenlosen öffentlichen Fahrrädern könnten effizientere und umweltfreundlichere Verkehrsmöglichkeiten geschaffen werden. Britton forderte, dass innerhalb der nächsten zwei bis vier Jahre erheblich mehr Geld für den Umbau der Verkehrssysteme bereitgestellt werden solle – auch auf Kosten anderer öffentlicher Projekte. Er schlägt vor, die neue Mobilitätsagenda im Rahmen gemeinsamer Projekte innerhalb des Netzwerkes umzusetzen.

In der anschließenden Diskussion wurde u.a. die Preisgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs besprochen und die Kostenkonflikte zwischen den bevorzugten Energiequellen bzw. Antriebstechnologien und den Klimaschutzzielen. Eingang in die Debatte fand auch die Erörterung, wo und wieweit die unterschiedlichen Städte voneinander lernen könnten. Insgesamt stellte sich heraus, dass ein Umdenken für eine neue Mobilität weniger ein technisch-städteplanerisches denn ein politisches Problem sei, das Sensibilität erfordere.

11. Juni 2007: Workshops

In vier Arbeitsgruppen wurde der Gedankenaustausch fortgesetzt und vertieft. Eine Arbeitsgruppe widmete sich dem Thema „Mobilitäts-Managment bei (Sport-) Großveranstaltungen“. Mittels Internet sollen die Kontakte ausgebaut und die Zusammenarbeit der FIFA-Gastgeberstädte verbessert werden. Eine besondere Kooperation soll es zwischen dem WM-Austragungsort Kapstadt und Stuttgart geben sowie zwischen den UEFA-Austragungsstädten.

Die Arbeitsgruppe über die „Zukunft des Fahrrads“ kam zu dem Ergebnis, dass der kostenintensive Ausbau einer Infrastruktur für das Fahrrad eine Stärkung jener Gruppen voraussetzt, die dieses Fortbewegungsmittel auf die politische Agenda setzen. Deshalb sollte der Ausbau von Netzwerken und Allianzen auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene forciert werden. Weitere Schwerpunkte waren die Sicherheit für die Fahrradnutzer, die Verknüpfung des Fahrradverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr und die Ausrichtung der Infrastruktur auf das Fahrrad.

Das Potential der unterschiedlichen „Antriebsformen und Energieträger der Zukunft“ wurde in einer weiteren Arbeitsgruppe diskutiert. Auch hier wurden integrierte Lösungen gefordert, die die Regulierungsbehörden, die Industrie und die Kunden einbinden.

Im Rahmen der Arbeitsgruppe „Der moderne ÖPNV: Sicher, schnell, pünktlich und komfortabel“ stieß vor allem das Modell des Züricher Gewerbegebietes „Sihlcity“ und der in kürzester Zeit umgebaute und erweiterte öffentliche Nahverkehr Madrids auf großes Interesse, wo für den Erfahrungsaustausch Treffen geplant sind. Weiterhin wurden Sensibilisierungskonzepte für die stärkere Nutzung des ÖPNV durch Sporttreibende gefordert. Als zukünftiges Handlungsfeld soll das Thema der Expresslinien Eingang finden und das Projekt „social Mobility“ aufgegriffen werden.

12. Juni 2007: Forum der Mitglieder

Neben der Zusammenfassung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen, eines ergänzenden Vortrages über die Ausbildung von Busfahrern sowie über den ÖPNV in Mexiko-Stadt und die hier vorhandenen politischen Probleme wurde mitgeteilt, dass ein Leitfaden zur Finanzierung der Projekte erstellt werden solle.

In der abschließenden Diskussion kam zum Ausdruck, dass das Gespräch mit den Politikern ausgebaut werden müsse.

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

STUTTGART
TOBIAS MONTAG

Juni 2007

www.kas.de

Oberbürgermeister Dr. Schuster fasste die Ergebnisse zusammen und stellte fünf Themenschwerpunkte zukünftiger Arbeitsgruppen vor: Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, kommerzieller Transport, Fußgänger und Fahrradverkehr.

Britton schlug vor, die lokalen Verkehrsfragen mit dem Klimaschutz zu vernetzen. Alle Mitglieder sollten sich als Gründungsmitglieder verstehen, die den Impuls nach außen tragen. Weiterhin werde sich „cities for mobility“ mit dem Netzwerk „Governance & mobility“ verknüpfen.

Patrick Daude, Koordinator des Netzwerkes, erläuterte abschließend die Vorteile des Netzwerkes „cities for mobility“. Es soll als Plattform dem Austausch über Technik und Politik dienen. Er machte auch auf den Beratungsbedarf mittlerer und kleinerer Städte aufmerksam, die nicht im Netzwerk vertreten sind. Das Netzwerk soll u.a. auf regionaler Ebene weltweit durch die Einrichtung regionaler Büros ausgeweitet werden.

Der nächste Jahreskongress ist für den 1. bis 3. Juni 2008 geplant.

Nähere Informationen unter
http://www.cities-for-mobility.org/