



Nr. 2, 05. Mai 2017

Nachhaltiger Verkehr in Städten – nützt nicht nur dem Klima Fünf Gründe für eine rasche globale Verkehrswende

Autor: Jörn Meyer / Friederike Bauer
Redaktion: Dr. Charlotte Schmitz

Städte brauchen Verkehr, denn Mobilität eröffnet Chancen, für das individuelle Fortkommen genauso wie für ein Gemeinwesen. Sie ist Voraussetzung für Entwicklung und Fortschritt, für Wirtschaftswachstum und Handel – und damit ein wichtiges Mittel im Kampf gegen Armut. Gut funktionierende, umweltfreundliche und erschwingliche Transportmittel erhöhen auch das persönliche Wohlbefinden. Wer sich sicher und ohne nennenswerte Umweltbelastungen bewegen kann, lebt selbstbestimmter und gesünder. Schließlich sind nachhaltige Verkehrssysteme auch wichtig für die Raumplanung, weil sie weniger Flächen „fressen“ und Räume effizienter verdichten, statt immer neue mehrspurige Straßen zu bauen. Es gibt also jenseits des Klimaschutzes viele gute Gründe für nachhaltigen Verkehr in Städten, der die Menschen in den Mittelpunkt stellt.

Die Stadtbevölkerung wächst – und mit ihr der Verkehr. Bis zur Mitte des Jahrhunderts werden zwei Drittel aller

Menschen in Städten leben. Damit steigt auch der Bedarf an Transportmöglichkeiten. Bisher setzen allerdings zu viele Städte einseitig auf den Individualverkehr und drohen, an ihrem Verkehr zu ersticken. Schätzungen zufolge wird sich die Zahl der Pkw bis zum Jahr 2035 auf rund 1,7 Milliarden fast verdoppeln, so dass dann rechnerisch etwa ein Fahrzeug auf fünf Menschen käme.

Dazu kommt: In Schwellen- und Entwicklungsländern verbinden viele Menschen genau wie in den Industrieländern Komfort, Unabhängigkeit und Schnelligkeit mit dem motorisierten Individualverkehr. Das Auto oder Motorrad ist ein Statussymbol – ein Treiber für den wachsenden Verkehr weltweit. Oft ist diese Art der Motorisierung auch alternativlos, weil Städte es bisher nicht geschafft haben, das



Stau in Kairo. Weltweit drohen Städte an ihrem Verkehr zu ersticken.

Angebot des öffentlichen Nahverkehrs umfassend, attraktiv und bezahlbar zu gestalten. Stattdessen reagieren Kommunen auf ihre wachsende Bevölkerung und deren insgesamt gestiegenes Mobilitätsbedürfnis mit dem hektischen Bau immer neuer Straßen. In Peking zum Beispiel hat allein die fünfte von inzwischen sechs Ringstraßen eine Länge von fast 100 Kilometern. Häufig auch werden Straßen verbreitert auf Kosten von Gehwegen und öffentlichen Räumen, meist ohne Effekte auf den Verkehrsfluss, weil das Mehr an Straße sofort von neuen Autos gefüllt wird.

Das alles führt dazu, dass schon heute der Verkehr für mehr als ein Viertel des weltweiten Treibhausgasausstoßes verantwortlich ist – mit stark steigender Tendenz. Nachhaltige Verkehrssysteme zu etablieren, ist also schon unter Klimaaspekten ratsam. Doch geht ihr Nutzen weit darüber hinaus: Sie wirken auf weiteren Gebieten, die für das Fortkommen von oder in Städten wichtig sind, so dass mindestens fünf gute Gründe die Notwendigkeit unterstreichen, rasch eine globale Verkehrswende zu vollziehen.

1. Klima

Die ungebremste Motorisierung hat dramatische Folgen für Klima und Umwelt. Neben Autos nimmt auch die



Beispiel: S-Bahn Tunis

In Tunesiens Hauptstadt entstehen derzeit fünf S-Bahnlinien in einer Gesamtlänge von 85 Kilometern. Die S-Bahn soll täglich 350.000 Personen schnell, sicher und umweltfreundlich befördern. Das vermindert den Ausstoß von Kohlendioxid um etwa 50.000 Tonnen pro Jahr und leistet damit einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz. Die KfW unterstützt Tunis beim Bau der Bahnen.

Zahl an Mopeds, Rollern und Motorrädern gerade in urbanen Zentren stark zu. Wie stark, kann nicht einmal mehr verlässlich erfasst werden. Zweifellos aber tragen auch sie zu den wachsenden Abgasen in Städten bei.

Schon heute ist der Transportsektor der am schnellsten wachsende Emittent von Treibhausgasen und nimmt daher eine Schlüsselrolle im Klimaschutz ein. Ohne Gegenmaßnahmen steigt der Energiebedarf für den Fahrzeugverkehr bis zum Jahr 2050 um geschätzte 70 %. Deshalb ist eine Verlagerung auf klimafreundliche, öffentliche Verkehrsträger unabdingbar, um den Ressourcenverbrauch einzudämmen und den Ausstoß klimaschädlicher Gase zu vermindern. Sie gilt es zu kombinieren mit effizienteren Antrieben, einer Umstellung auf Elektromobilität und Ansätzen zur sogenannten Shared Mobility, also zum Beispiel Konzepten zum Car Sharing. Andernfalls wird sich das international vereinbarte Ziel, die Erderwärmung auf 1,5 bis 2 Grad zu begrenzen nicht erreichen lassen.

2. Armut

Mit der Menschheit verstädert auch die Armut. Nach UN-Angaben leben allein mehr als 800 Millionen Menschen in Slums. Sie müssen mit unzumutbaren Wohnverhältnissen zurechtkommen, leiden unter unsicheren Einkommen und haben häufig keine oder kaum Bildungschancen für sich und ihre Kinder. Mangelnde Transportmöglichkeiten in der Stadt festigen diesen Zustand. Um dem Teufelskreis aus Armut und Perspektivlosigkeit zu entrinnen, brauchen Menschen Angebote an Dienstleistungen und Arbeit und müssen diese physisch erreichen können.

Anders als der enorme Zuwachs an Autos vermuten lassen würde, bedeuten mehr Fahrzeuge nicht automatisch mehr Mobilität oder Zugang. Meist ist das Gegenteil der Fall. Gerade arme Menschen können sich die individuelle Art der Fortbewegung selten leisten. Häufig müssen sie auch einen Großteil ihres Einkommens – in manchen Städten bis zu 70 % – für Transportmittel ausgeben. Geld, das ihnen für besseres Woh-

nen, Bildung, Nahrungsmittel oder Gesundheitsdienste fehlt.

Die arme städtische Bevölkerung ist quasi gefangen in oftmals entlegenen, informellen Stadtvierteln, die in jeder Hinsicht unterversorgt sind. Sie ist nicht integriert und hat wenig Aussicht auf Teilhabe am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen städtischen Leben. Ein sicherer nicht-motorisierter Verkehr und ein gut ausgebauter, bezahlbarer öffentlicher Nahverkehr sind daher unverzichtbar im Kampf gegen Armut und Ausgrenzung.



Beispiel: Fähren Kochi

Zur südindischen Hafenstadt Kochi gehören zahlreiche Inseln. Damit sich deren Bewohner trotzdem überall hinbewegen können, baut die Stadt ein integriertes Wassertransportsystem, das die KfW fördert. Auf diese Weise sind auch die weiter entlegenen Inseln mit dem Festland verbunden und haben so Zugang zu Arbeitsstellen, Schulen und Krankenhäusern. Davon profitieren besonders arme Menschen, weil sie meist weit vom Stadtzentrum weg wohnen.

3. Wirtschaft

Transport und Wirtschaft gehören unmittelbar zusammen. Wo das eine gebremst ist oder fehlt, stockt das andere. Nicht ohne Grund haben sich Menschen seit jeher an Verkehrsknotenpunkten wie Flüssen, Furten oder Handelswegen angesiedelt. Umgekehrt behindern mangelnde oder unzureichende Transportmöglichkeiten Produktivität, Erwerbschancen, Arbeits- und Distributionsketten.

In Kairo zum Beispiel verursachen Staus jedes Jahr Kosten, die etwa 4 % der ägyptischen Wirtschaftsleistung entsprechen. Das sind unproduktive Ausgaben, die anderweitig besser eingesetzt werden könnten.

Durch Staus sinkt auch die durchschnittliche Geschwindigkeit. Mehrere Stunden für den Weg zur und von der Arbeit sind in vielen Städten keine Seltenheit. Im brasilianischen São Paulo zum Beispiel addieren sich die Staus an Spizentagen auf bis über 300 Kilometer. Das alles hat Folgen: Güter aus Industrie- und Landwirtschaft werden durch die längere Lie-

ferdauer teurer, Arbeitszeit geht verloren, Versorgungsketten können die Nachfrage nicht voll bedienen.

Geringere Transporthindernisse und -kosten sowie mehr Mobilität sind wirtschaftliche Standortvorteile, von denen die lokale Wirtschaft profitiert – und mit ihr die ansässige Bevölkerung. Allerdings werden sich verstopfte Straßen auf Dauer nur durch eine Verlagerung auf öffentliche Verkehrsträger verhindern lassen. Nur sie können eine wachsende Zahl von Menschen und Gütern in kürzerer Zeit von A nach B bewegen. Deshalb sind nachhaltige Verkehrssysteme wichtige Lebensadern für die Wirtschaft.



Beispiel: Straßenbahn Rio

Rio de Janeiro gehört zusammen mit Istanbul und Mexiko-Stadt zu den drei Metropolen, in denen die Verkehrslage am schlimmsten weltweit ist. Das haben Studien auf Basis von GPS-Daten ergeben. Eine Strecke, die normalerweise eine halbe Stunde in Anspruch nehmen sollte, dauert in Rio gut und gern doppelt so lang. Entsprechend stehen Rios Einwohner hunderte von Stunden jedes Jahr im Stau. Deshalb baut die Stadt nun mit KfW-Unterstützung ihr öffentliches Verkehrsnetz aus. Die erste von verschiedenen Straßenbahnlinien ist 2016 in Betrieb gegangen.

4. Gesundheit

Schon heute sterben im Straßenverkehr 1,2 Millionen Menschen jährlich, viele davon im städtischen Verkehr. In Schwellen- und Entwicklungsländern übersteigt die Zahl der Verkehrstoten inzwischen jene von Tuberkulose und Malaria. In den nächsten 15 Jahren wird diese Zahl voraussichtlich auf zwei Millionen wachsen und dann ebenso hoch sein wie die heutigen Opferzahlen von HIV/AIDS. Zwanzig Mal mehr Menschen verletzen sich im Straßenverkehr, mit zum Teil gravie-

renden Auswirkungen auf ihre wirtschaftliche Lage und soziale Sicherheit. Die Mehrheit hat keine Versicherung, die in einem solchen Fall für Einkommenseinbußen aufkommt. Während die Zahl der Verkehrstopfer in Industrieländern sinkt, wird sie sich im Rest der Welt bis 2030 (gemessen am Jahr 2000) verdoppeln.



Beispiel: Radwege Südafrika

In Südafrika leben immer noch viele Menschen in schlecht angebundenen Vororten und Townships. Als Ergänzung und Zwischenlösung bauen Johannesburg, Durban und Polokwane mit KfW-Unterstützung sichere Rad- und Fußwege. Sie sind Teil einer inklusiven und nachhaltigen Verkehrsstrategie und sollen Menschen mobiler machen – und sie auch noch körperlich fit halten.

Die zunehmende Luftverschmutzung durch städtischen Verkehr stellt ebenfalls eine steigende Gesundheitsgefahr dar. Feinstaub ist in vielen Städten rund um den Globus zu einem ernstesten Problem geworden. Die Bilder aus Asien, wo Menschen sich nur noch mit einem Mund- und Nasenschutz durch ihre Stadt bewegen, sind hinlänglich bekannt. Feinstaub kann zu chronischen Atemwegserkrankungen und schließlich sogar zum Tod führen.

Besonders ärmere Menschen, die oft schlechter geschützt sind und längere Wege zurücklegen müssen, leiden unter Lärm- und Feinstaubbelastungen.

Umgekehrt können nachhaltige Verkehrssysteme hier sehr schnell Abhilfe schaffen. Punktuelle Berechnungen haben gezeigt, dass sich Investitionen angesichts sinkender Gesundheitsgefahren und -kosten schnell amortisieren können. Öffentlicher Nahverkehr ist deshalb in jeder Hinsicht ein Ge-

winn für die Gesundheit der städtischen Bevölkerung.

5. Raumplanung

Städtischer Verkehr und Raumplanung gehören zusammen. Entscheidungen über Verkehrswege beeinflussen nicht nur das Mobilitätsverhalten einer Bevölkerung über viele Jahre hinweg, sie bestimmen auch die Raumnutzung ganz wesentlich. Und sie prägen ein Stadtbild. Schon heute steht – als Faustregel – einer Verdoppelung der Stadtbevölkerung eine Verdreifachung der besiedelten Fläche gegenüber. Gerade der motorisierte Individualverkehr ist besonders flächenraubend und verstärkt häufig noch Zersiedelungstendenzen, die dazu noch extrem hohe wirtschaftliche Kosten verursachen.

Damit Städte die Herausforderungen der Zukunft meistern können, müssen sie kompakt und Nutzungsgemischt gestaltet und angelegt werden. Anders als der motorisierte Individualverkehr kann der öffentliche Nahverkehr hier einen entscheidenden Beitrag zu einer bestmöglichen Nutzung von Fläche und Raum beitragen. Verkehrskorridore und -routen, Stationen und Knotenpunkte helfen in der Regel dabei, Siedlungen und Gewerbe zu



Beispiel: TUMI als neue Initiative

Um nachhaltigen Verkehr zu fördern, hat die Bundesregierung eine neue Initiative namens Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI) ins Leben gerufen. Die KfW setzt diese Initiative um und fördert nachhaltige Verkehrsprojekte in der ganzen Welt. Das können U- oder S-Bahnen sein, aber auch GPS- oder App-basierte Verkehrsleitsysteme oder integrierte Verkehrs- und Raumplanungskonzepte. Die Initiative ist global und gilt zunächst für fünf Jahre. Der Anteil, den die FZ zu TUMI beiträgt, liegt bei einer Milliarde EUR pro Jahr.

verdichten und Städte der „kurzen Wege“ zu schaffen.

Auch steigt der Wert von Flächen und Grundstücken mit ihrer Verkehrsanbindung. Neben dem städteplanerischen Aspekt kommt hier auch noch ein wirtschaftlicher zum Tragen.

Schließlich schaffen weniger Autoverkehr und weniger Pkw Platz; es entsteht wieder Raum für andere Zwecke, für Parks, Plätze, für Erholung und soziale Aktivitäten. Das steigert die Lebensqualität einer Stadt.

Nachhaltige Verkehrssysteme bringen Vorteile für die Raumnutzung in einer Stadt, in der Flächen angesichts des Bevölkerungswachstums immer mehr zu einem raren Gut werden. Deshalb müssen Stadt- und Verkehrsplanung eine Einheit bilden.

Investitionen in nachhaltige Verkehrssysteme lohnen sich aus vielen Gründen, von denen der Klimaschutz ein wichtiger, aber nicht der einzige ist. Sie helfen auch im Bemühen, Armut zu überwinden, wirtschaftliche Fortschritte zu erzielen, Gesundheitsgefahren zurückzudrängen und den knappen Raum in Städten möglichst klug zu nutzen.

Umso wichtiger ist es, urbane Mobilitätskonzepte umfassend zu planen und integriert anzulegen. Dabei kann die Digitalisierung einen wertvollen Beitrag leisten. Solche Planungen obliegen den Kommunen, die darin allerdings gestärkt werden müssen. Nur dann können sie ihre Siedlungs- und Verkehrsentwicklung so steuern, wie es ein modernes Stadtmanagement erfordert. Und nur dann können sie sich mit ihrem Umland vernetzen, was schon allein die Belieferung mit Nahrungsmitteln nötig macht. Gründe für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität gibt es also genügend. Die Zeit ist reif für eine globale Verkehrswende.



Fotos

S. 1 v.l.n.r.: KfW-Bildarchiv / photothek.net, KfW-Bildarchiv / photothek.net
S. 2: KfW-Bildarchiv / Bernhard Schurian,
S.3 v.l.n.r.: KfW Bankengruppe / Florian Kopp, KfW Bankengruppe / DEA, KfW-Bildarchiv / photothek.net



Kontakt

KfW Bankengruppe
Geschäftsbereich KfW Entwicklungsbank
Palmengartenstraße 5-9
60325 Frankfurt am Main
Telefon 069 7431 -0
Telefax 069 7431 -2944
info@kfw-entwicklungsbank.de
www.kfw.de