

Bündnis für gute Nachbarschaft in Niedersachsen

Schlussfassung der Arbeitsgruppe „Umwelt und Verkehr“ vom 05.12.2024

Handlungsfeld Umwelt und Verkehr

Frage 1: Warum ist das Handlungsfeld wichtig für eine gute Nachbarschaft?

Die zentralen Handlungsfelder der Stadtentwicklung gehen über die Bereitstellung von Wohnraum, Gesundheitsversorgung sowie Schaffung sozialer und kultureller Teilhabe hinaus. Sie betreffen zunehmend auch Themenfelder wie Umwelt- und Klimaschutz sowie Klimafolgenanpassung. Hitze- und Trockenperioden sowie Starkregen- und Überflutungsereignisse werden künftig häufiger und intensiver eintreten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich diese Ereignisse, wie insbesondere Hitzeperioden, aber auch Umweltbelastungen wie Lärm oder Luftschadstoffe in sozial benachteiligten Quartieren, mit einer grundsätzlich schlechteren Wohnqualität, verstärkt auswirken werden. Bei der Gestaltung von Nachbarschaften muss aufgrund dieser Klimafolgen frühzeitig gehandelt werden, um der Entstehung von Umweltbelastungen und gesundheitlichen Risiken vorzubeugen.

Die nachhaltige Stadt der Zukunft wird sich daher vermehrt mit Fragen der Verteilung und Nutzung von Ressourcen wie Wasser und Energie, der Bereitstellung von nachhaltiger Mobilität sowie Schutz vor den Auswirkungen des Klimawandels zu befassen haben. Leitlinien für eine nachhaltige Stadtentwicklung enthält die Neue Leipzig-Charta – Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Die Säulen, auf denen die nachhaltige Stadt beruht sind danach: Die gerechte Stadt, die grüne Stadt sowie die wirtschaftlich prosperierende Stadt. Der Umweltgedanke berührt hier sowohl die Dimension der gerechten Stadt, nämlich in der Ausprägung einer Umweltgerechtigkeit, sowie in der Dimension der grünen Stadt, die sich dem Klimaschutz widmet und zu einer hohen Umweltqualität bezüglich Luft, Wasser, Boden und zu einer nachhaltigen Flächennutzung beiträgt. Die Leipzig-Charta fordert in diesem Zusammenhang auch, dass städtische Verkehrs- und Mobilitätssysteme effizient, klimaneutral, sicher und multimodal sein sollten und Alle Zugang zu einem bezahlbaren, sauberen, sicheren und attraktiven öffentlichen Nahverkehr haben sollten. Als übergreifender Ansatz betrifft der Umweltgedanke damit verschiedene Sektoren des städtischen Bereichs, nämlich neben dem Gebäudesektor auch den Verkehrsbereich.

Frage 2: Was braucht es aus dieser Perspektive, damit gute Nachbarschaft gelingen kann?

Für die Erreichung der Klimaschutzziele sind Energieeinsparung, Energieeffizienz und der Ausbau der erneuerbaren Energien entscheidend. Hier kommt der Sektorenkopplung, d.h. der systemdienlichen Verknüpfung der Sektoren Strom, Wärme, Mobilität und Industrie, eine wesentliche Bedeutung zu. So kann insbesondere Strom aus erneuerbaren Energien (insbesondere durch Nutzung von

Windenergie und Photovoltaik) im Gebäudesektor zunehmend in Quartieren eine Wärmeerzeugung aufgrund fossiler Energieträger ersetzen.

Im Gebäudesektor wird aufgrund des steigenden Wohnungsbedarfs in Städten Nachverdichtung in vielen Bestandsquartieren in Zukunft eine große Rolle spielen. Nachverdichtungen können einen klimaschützenden Mehrwert erzielen, von dem auch die Bewohnerinnen und Bewohner profitieren, falls sie richtig umgesetzt werden. So spart z.B. die Umwandlung von Büroräumen in Wohngebäude, die Nutzung bereits versiegelter Flächen, die Aufstockung von Gebäuden etc. die Inanspruchnahme bestehender Grünflächen und damit von CO₂-Senken. Und dazu ist eine frühzeitige und offene, transparente Bürgerbeteiligung eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg aller Maßnahmen.

Mögliche umweltbelastende oder gesundheitsschädliche Effekte einer Nachverdichtung müssen beachtet werden, wie z.B. die Entstehung städtischer Hitzeinseln. Eine umfassende Stadtplanung, welche die Schaffung eines guten städtischen Mikroklimas berücksichtigt, ist daher unverzichtbar. Dazu zählen Maßnahmen der Bauleitplanung und Architektur, u.a. die Schaffung von Frischluftschneisen, begrünte Gebäudefassaden und die Einplanung von Grün- und Wasserflächen zur Kühlung sowie der Zugang zu öffentlichem Trinkwasser (z.B. durch Brunnen). Zudem schaffen öffentliche Grünflächen wie Parks, Gärten, Wälder, Sport- und Spielplätze Räume für Freizeit, Erholung und Sport. Sie bieten damit einen unmittelbaren Gesundheitseffekt ebenso wie Raum für soziale Begegnungen. Durch Entsiegelungsmaßnahmen steigt zudem der Schutz vor Starkregenereignissen, da die Aufnahmefähigkeit der Oberflächen von Siedlungsräumen für Niederschlagswasser erhöht wird (Konzept der „Schwammstadt“).

Den Verkehrssektor betreffend kommt es im Zuge der Mobilitätswende darauf an, nutzungsgemischte, polyzentrische Siedlungsstrukturen zu entwickeln und damit die Wegelängen – gerade auch für mobilitätseingeschränkte Bewohnerinnen und Bewohner - und das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Der Ausbau des ÖPNV zu attraktiven Konditionen verbessert die Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch qualitativ hochwertige Fahrradwege, die getrennt vom Fußverkehr die Attraktivität für den Alltagsradverkehr z.B. für den Arbeitsweg und den Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote erhöhen. Die Abkehr von autofreundlichen hin zu bewohnerfreundlichen Verkehrsstrukturen reduziert nicht nur die Belastungen durch Lärm und Abgase, sie schafft mehr Sicherheit und ermöglicht mehr Freiräume für soziale Begegnungen. Dabei können innovative Ideen, die bereits in einigen Ländern bzw. Städten (Finnland und Niederlande mit Verkehrstrassen, die dem Fahrradverkehr Vorrang geben; Freiburg – mit überdachten Fahrradtrassen, die gleichzeitig Solarmodule tragen) erprobt bzw. umgesetzt wurden, die Energie- und Verkehrswende beschleunigen. Benötigt werden neben einem ausreichenden ÖPNV-Anschluss zu angemessenen Preisen ein dichtes Netz für den Rad- und Fußverkehr, ein quantitativ und qualitativ gutes Angebot an Fahrradabstellanlagen, Bike- und Carsharingangebote, Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge, ein reduzierter Stellplatzschlüssel sowie Parkraumbewirtschaftung.

Im Bereich der Mobilität in ländlichen Räumen kann die Förderung von nachbarschaftlich organisierten Mobilitätsangeboten (z.B. Dorfauto, möglichst elektrisch) zu einer Effizienzsteigerung beitragen.

In der planerischen Abwägung ist zu berücksichtigen, dass einzelne der aufgeführten Maßnahmen sich gegenseitig negativ beeinflussen können – zwischen baulicher Verdichtung und dem Erhalt städtischen Grüns besteht ein Spannungsfeld. Vorrangig wird es darauf ankommen, konkurrierende Nutzungsansprüche verschiedener Akteure in den Quartieren miteinander in Einklang zu bringen. Hier ist vorausschauendes planerisches Handeln notwendig, das die Bedürfnisse aller Bewohnerinnen und Bewohner angemessen berücksichtigt.

Bei all dem ist die Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen in den Quartieren bei einem umfassenden Transformationsprozess, wie im Themenbereich Umwelt und Verkehr beschrieben, die Voraussetzung für den Erfolg bei der Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen. Damit wird die Akzeptanz für den Transformationsprozess und die Maßnahmen erhöht und das Gemeinschaftsgefühl gestärkt. Zudem werden oftmals projektbezogene Arbeitsgruppen gebildet, aus denen sich wertvolle Anregungen und Gemeinschaftsaktionen in den Quartieren bilden. Nicht zuletzt wird allgemein das Ehrenamt gestärkt.

Für eine gute (und gerechte) Nachbarschaft sind aus einer Perspektive, die Umwelt, Verkehr und Klimaanpassung vorausschauend mitdenkt, daher die folgenden Punkte notwendig:

- Fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit bei Planung und baulicher Gestaltung von Nachbarschaften unter Berücksichtigung von Umwelt und Gesundheit.
- Berücksichtigung der sozialen Lage der Bewohnerinnen und Bewohner durch Umweltgerechtigkeit als Leitlinie des gemeinsamen Handelns vor Ort.
- Abwägung verschiedener Interessen und Bedürfnisse im Sinne von Umweltgerechtigkeit und „health in all policies“, v.a. bei der Nachverdichtung von Quartieren und der Gestaltung des Verkehrs in der Stadt.
- Gemeinwesenarbeit zur Einbindung aller Bewohnerinnen und Bewohner von Nachbarschaften in die Gestaltung ihrer Lebenswelt durch Beteiligungsverfahren. Alle Menschen vor Ort müssen sich gleichberechtigt äußern können.
- Schaffung sozial gerechter, klimaangepasster baulicher Strukturen in Nachbarschaften, um die Teilhabe, Lebensqualität und Gesundheit aller Bewohner und Bewohnerinnen zu sichern.

Frage 3: Was sind die größten Herausforderungen jetzt und in den nächsten Jahren?

Die größten Herausforderungen aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht werden im angemessenen Umgang mit den Folgen des Klimawandels liegen. Um sich darauf nachhaltig einzustellen und auch die bebaute Umwelt (die städtischen Quartiere sowie die Dörfer im ländlichen Raum) resilienter und damit lebenswerter zu machen, müssen sie grüner und sozialer gestaltet werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Bebauungsdichte und damit die Versiegelung von Grundstücken aufgrund des anhaltenden Zuzugs in die Städte zunehmen werden, während zugleich Belastungen und Risiken durch Hitzeperioden und Extremwetterereignisse steigen. Die zu erwartende Klimaveränderung mit höheren Temperaturen am Tag und anhaltender Trockenheit geht dabei einher mit einer Aufheizung und Speicherung der Baumaterialien auch in der Nacht. Mithin wird es zunehmend darum gehen, Abkühlungs- und Verschattungsmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner eines Quartiers zu schaffen, um diese vor den gesundheitlichen Folgen einer städtischen Erhitzung zu schützen.

Ferner wird es darum gehen, den ebenso zunehmenden innerstädtischen Verkehr emissionsärmer zu gestalten, um die Bewohnerinnen und Bewohner vor weiteren Belastungen durch Lärm und Abgase zu schützen. Dieses Anliegen wird mit berechtigten Bedürfnissen nach flexibler Mobilität in der Stadt konkurrieren. Deshalb wird es sowohl auf Ebene des Landes als auch auf Ebene der Kommunen von hoher Bedeutung sein, konkurrierende Bedürfnisse und Interessen genau abzuwägen und dabei die Bedürfnisse der Bewohner und Bewohnerinnen, aber insbesondere von sozial benachteiligten Menschen zu berücksichtigen.

Der Umgang mit diesen Herausforderungen ist im Interesse einer „Guten Nachbarschaft“ und einer besseren Akzeptanz zwingend und frühzeitig in partizipativen Prozessen zu erarbeiten und zu entwickeln.

Mitglieder der AG 9:

Stefanie Nöthel (MW)

Petra Schröder (MW)

Heike Brunken-Winkler (ARSU GmbH, Oldenburg)

Ute Goronczy (QM NeuDonnerschwee, Oldenburg)

Dieter Korte (Samtgemeinde Weser-Aue, Fachbereich Gemeindeentwicklung)

Moritz von Gliszczynski (LVG & AFS Nds. HB e. V.)

Udo Hetmeier (QM Alt-Laatzen, Laatzen)

Christian Jacobs (LAG Soziale Brennpunkte Niedersachsen e.V.)